3 1761 [illegible]500 3

Der Krieg zur See 1914-1918

Herausgegeben vom Marine-Archiv

Ostsee / Bd. 2.

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

E. S. Mittler & Sohn / Berlin SW.

Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/derkrieginderost02firl

Der Krieg zur See

1914—1918

Herausgegeben vom Marine-Archiv

Verantwortlicher Leiter der Bearbeitung:

E. v. Mantey

Vizeadmiral a. D. Dr. phil. h. c. der Universität Kiel
Vorstand des Marine-Archivs

Der Krieg in der Ostsee

Zweiter Band

Mit zahlreichen Karten und Beilagen

Berlin 1929 / Verlag von E. S. Mittler & Sohn

4Mod.
K385

Der Krieg in der Ostsee

Bearbeitet von

Heinrich Rollmann

Kapitänleutnant

Zweiter Band

Das Kriegsjahr 1915

Germany

230556
16.3.29.

Mit 62 Anlagen, Karten, Skizzen und Tabellen

Berlin 1929 / Verlag von E. S. Mittler & Sohn

D
581
F5
Bd. 2

Alle Rechte aus dem Gesetz vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.
Copyright 1929 by E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Vorwort.

„Der Krieg in der Ostsee", Band II, umfaßt das Kriegsjahr 1915, dessen Grenzen durch die Eisverhältnisse der beiden Winter 1914/15 und 1915/16 gegeben sind.

Die Bearbeitung des Bandes war ursprünglich dem Fregattenkapitän Bastian übertragen; es war ihm jedoch nicht vergönnt, das Werk durchzuführen, da er in eine wichtige Frontstellung abberufen wurde. Die von ihm geleistete archivalische Vorarbeit, bei der seine Tätigkeit als Admiralstabsoffizier auf dem Ostseekriegsschauplatz von Vorteil war, ist dem Bande zugute gekommen; ihm sei an dieser Stelle besonders gedankt. Anerkennend sei auch des russischen Fregattenkapitäns Graf gedacht, welcher durch die sachliche Bearbeitung seiner Kriegserlebnisse an Bord des Zerstörers „Nowik" dazu beigetragen hat, daß in dem vorliegenden Bande nicht nur die deutsche Tätigkeit, sondern auch die russische Gegenwirkung dargestellt werden konnte. Über die Tätigkeit der englischen U-Boote in der Ostsee hat die englische Admiralität bereitwilligst Auskunft gegeben.

Im Jahre 1914 rechnete man überall, selbst nach dem Rückschlage an der Marne, mit einem kurzen, etwa halbjährigen Kriege. Der im Februar 1915 eingeleitete U-Bootshandelskrieg sollte besonders dazu beitragen, England zum Einlenken zu bewegen. Die ersten Monate des Jahres 1915 ließen aber erkennen, daß der Krieg trotz aller gegenteiligen Hoffnungen der Reichsregierung von langer Dauer sein würde. Infolge der in der ganzen Welt aufgebotenen Menschenmassen und der bei unseren Feinden außergewöhnlich starken Lügenpropaganda und Verhetzung war die Leitung des Krieges bereits mehr oder weniger den Händen der verantwortlichen Staatsmänner entglitten. Die Hungerblockade unter gleichzeitiger Zurückhaltung der englischen Hauptflotte war inzwischen ganz offenkundig, und noch bevor in der Ostsee das Eis aufging, war aus den Noten der Vereinigten Staaten deutlich zu sehen, daß diese einen deutschen Endsieg zum Nachteile Englands niemals zulassen würden. Im Westen stand eine

eherne Mauer vom Norden Englands bis zum Süden Frankreichs, gefestigt und ausgerüstet mit dem Material der ganzen Welt und verteidigt von einem rücksichtslosen und zähen Feinde, der in den Deutschen nicht einen ehrenhaften Kriegsgegner, sondern einen Hunnen sah, der vernichtet werden müßte. Hinter dieser Mauer stand als gewaltige Rückensteifung drohend Amerika. Im Osten dagegen war dank der Führung des Generalfeldmarschalls v. Hindenburg noch alles in der Bewegung, und hierin waren wir infolge unserer hohen Friedensausbildung allen unseren Feinden überlegen. Die Ostgrenze und die Ostsee war demnach im Jahre 1915 die Seite des geringeren Widerstandes und hatte obendrein den Vorteil, daß unsere Verbündeten, die Österreicher und Türken, in Rußland ihren Hauptfeind sahen.

Was die Marine anbetrifft, so bildet in der Ostsee im Jahre 1915 der Einbruch in den Rigabusen das augenfälligste Unternehmen. Dieses Riga-Unternehmen ist ganz allmählich aus Vorgängen erwachsen. Noch bevor die Eisverhältnisse den Seestreitkräften die volle Bewegungsfreiheit wiedergaben, greifen die Russen Memel zu Lande an und werden von Heer und Marine schnell zurückgedrückt. Anschließend gehen deutsche Heeresteile gegen Libau vor, die Marine hat Gelegenheit, tatkräftig mitzuwirken und zu Anfang Mai einen Stützpunkt zu gewinnen, an dessen Wegnahme noch wenige Wochen vorher niemand glaubte, und dessen Bedeutung selbst nach der Einnahme nur gering eingeschätzt wurde. Es ist von Interesse, hierüber die gegensätzlichen Ansichten der Front und des Admiralstabes sowie der Zwischeninstanzen zu vergleichen.

Die Einnahme von Libau und der Untergang der „Lusitania" fallen zufällig auf den gleichen Tag. In den nun folgenden Wochen weisen die amerikanischen Noten immer schärfer darauf hin, daß die Vereinigten Staaten selbst einzugreifen gesonnen sind. Damit entstehen im Westen neue Schwierigkeiten, die den Osten nicht berühren.

Feldmarschall v. Hindenburg plante Sommer 1915 eine großzügige Umfassung der Russen. Der Drehpunkt der Heeresbewegung lag ungefähr bei der Festung Warschau, und er vertrat den Gedanken, daß der Nordflügel östlich Grodno vorstoßen solle, „um die Herzgegend der Russen zu treffen, bevor sie ausweichen konnten". Dieser Plan wurde jedoch von der

Obersten Kriegsleitung eingeschränkt und der Angriff über den Narew Mitte Juli befohlen. In Kurland war unter General Otto v. Below die Njemen-Armee gebildet worden, die Ende Juli in einer Anzahl von Gefechten, die zusammengefaßt als die „Schlacht bei Schaulen" bezeichnet wurde, siegreich gegen die Russen kämpfte. Am 1. August fiel Mitau in deutsche Hände. Daß Prinz Heinrich nach den Erfolgen bei Libau und unter vorgeschilderten Umständen sich besonders stark trotz zahlreicher Gegensätze und Bedenken für das Riga-Unternehmen einsetzte, ist um so erklärlicher, als er den Feldmarschall v. Hindenburg in jener Zeit aufgesucht hatte. Wenn die siegreiche Njemen-Armee in der Richtung Dünamünde—Riga weiterging, wäre vor Riga ein ähnliches Zusammenarbeiten zwischen Heer und Marine, wie vorher bei Memel und Libau, ein unbedingtes Erfordernis gewesen. Die Njemen-Armee erhielt jedoch den Befehl, als Flankenschutz der großen Heeresbewegung in Verlängerung des Nordflügels der deutschen Truppen in der Richtung Dünaburg und Wilna vorzurücken, um die wichtigen Bahnlinien dort zu unterbinden. Hierdurch wurde ein Stoß in den Rigabusen von seiten der Seestreitkräfte ein völlig selbständiges Unternehmen, das nur bis zu einem gewissen Grade eine Entlastung der kämpfenden Truppen bedeuten konnte. Vielleicht wäre der Einbruch in den Rigabusen ganz aufgegeben worden, wenn nicht das russische Linienschiff „Slawa" unvermutet dort aufgetaucht wäre und damit sowohl nach Land als nach See ein äußerst unbequemer Flankendruck entstanden wäre. Für eine Wegnahme der Inseln Ösel und Dagö, die erst zwei Jahre später erfolgte, fehlten die Kräfte, und daher blieb das Riga-Unternehmen eine Demonstration und eine Kraftprobe der Marine.

Militärisch seemännisch zeigt der Einbruch der deutschen Seestreitkräfte in den Rigabusen beim Überwinden außergewöhnlicher Hindernisse, Minen und U-Boote einen sehr hohen kriegerischen Stand und große Angriffsfreudigkeit. Auf Grund dieser Tatsachen und der bisher mit schwachen Streitkräften in der Ostsee geleisteten Arbeit, sowie aus dem Gesamtbild der Kriegslage im Westen und Osten drängt sich die Frage auf, ob nicht im Juli 1915 gleichzeitig mit dem von Feldmarschall v. Hindenburg geplanten umfassenden Angriff die Hochseeflotte mit größter Aussicht auf einen Enderfolg im Osten hätte eingesetzt werden können.

In der Nordsee beschränkte sich der Engländer auf die weite Blockade. Er hatte die schwere Gefahr, welche die deutschen U-Boote bedeuteten, erkannt und fürchtete sie um so mehr, als er keinerlei Abwehrmittel besaß. Nach den Erfahrungen an den Dardanellen hätte keine englische Flotte sich in der Deutschen Bucht ohne schwerste Verluste aufhalten können. Das stark befestigte Helgoland, die U-Boote und Minen, sowie die navigatorisch schwierige Nordseeküste schreckten den Gegner ab, der keine große Kampfkraft verlieren durfte. Die Hochseeflotte konnte daher unbedenklich, *selbst mit dem Hinblick auf England*, nach der Ostsee geworfen werden. Stärkster Druck auf Riga, aber auch auf Ösel und Dagö, die 1915 noch keine nennenswerte Verteidigung besaßen, hätte zusammen mit großen Erfolgen Hindenburgs verheerend auf Rußland gewirkt. Die Engländer hätten ihre Flotte entweder dem schwerringenden Verbündeten zu Hilfe schicken müssen, und wir würden auf uns vertrautem Gebiet die ersehnte Schlacht gehabt haben, oder aber die Engländer wären nicht gekommen, und dann wäre den Russen klar geworden, wie wenig sie mit aktiver Unterstützung seitens Englands rechnen konnten. *Es ist notwendig, sich ein gemeinsames Zusammenarbeiten von Heer und Marine auf ein großes Ziel öfter zu vergegenwärtigen und durchzudenken.*

Der vorliegende Band schildert, im ganzen betrachtet, einen beispiellosen Stellungs- und Minenkrieg, zeigt größte Verantwortungsfreudigkeit und Hingabe, die selbst bei schwersten Verlusten niemals erschüttert wird. Gleichzeitig enthält er zwischen den Zeilen für den sich fortbildenden Seeoffizier an Hand ungelöster Probleme eine Reihe von Aufgaben, die durchzudenken gerade für eine kleine Marine von hohem militärischen und erzieherischen Wert sind. Der Band läßt erkennen, welche große Wichtigkeit ein Nebenkriegsschauplatz erlangen kann und welche wirtschaftlichen und militärischen Werte in der Ostsee und ihrem Besitz für Deutschland stecken.

Inhalt.

Seite

Vorwort . . . . . V—VIII

Einführung. Die Winterpause . . . . . 1—6

Die Baltische Flotte eingefroren. — Bereitschaft der deutschen Streitkräfte. — U-Boots-Alarmmeldungen. — Die Division der Fischermotorboote. — Ein englischer Sperrangriff? — Die Sicherung von Belten und Sund. — Nachwirkungen der russischen Minenoffensive: Zwei Dampfer gesunken. — Minensuchen und Minenräumen. — „T 57" verloren.

Kapitel 1. Die Abwehr des russischen Überfalls auf Memel und ein Kreuzervorstoß in die Alandssee . . . . . 7—24

Hilferufe aus Memel. — Verstärkungen aus der Nordsee erbeten. — Mitwirken des II. Geschwaders? — „Thetis" und „Stralsund" werden vorausgeschickt. — Memel verloren. — Die Allerhöchste Entscheidung. — Ein Vorschlag des Flottenchefs. — Der Gegenangriff hinausgeschoben. — Admiral Behring wieder in Swinemünde. — Truppenlandung geplant. — II. Aufklärungsgruppe nimmt teil. — Der Feind zieht ab. — Verbindung Armee—Marine. — Beschießung von Polangen. — Eigene Truppen im Feuer. — Nordseestreitkräfte entlassen. — Rückblick und Erfahrungen. — „Straßburg" geht in die Alandssee, um den Handel zu stören. — Vor der Einfahrt nach Stockholm. — 18. Halbflottille beschießt Bogskär. — Russische Linienschiffe in der Norrköping-Bucht? — Besonderheiten des Ostseekriegsschauplatzes.

Kapitel 2. Operationsplan und Neuformierung der Streitkräfte 25—48

Frühjahrsdenkschrift des O. d. O. — Verstärkungen für die Ostsee. — Das Für und Wider einer Beschießung Libaus. — Die Sicherung von Memel. — Aufklärung durch Flugzeuge. — Ein U-Boot in Libau? — Beschießung des Hafens. — Flugzeug 51 vermißt. — Küstenbeschießungen. — Die erste offensive Minenunternehmung. — „U 26" stellt fest, daß der Finnische Meerbusen noch vereist. — Landung auf Bogskär. — „Deutschland" wirft ein Minenfeld nordwestlich Dagö. — „Lübeck" in der Alandssee. — Der Rückmarsch. — „U 26" führt weiter Handelskrieg. — Russischer Dampfer versenkt. — Ein Verband der „Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee". — Führer Kontreadmiral Hopman; Kontreadmiral Behring geht. — Stellenbesetzungen. — Dislokation der A. d. O. Ende April. — Die Entzifferung deutscher Funksprüche. — Vergleichende Übersicht der deutschen und der russischen Ostseestreitkräfte. — Stand der Eisschmelze.

Seite

Kapitel 3. Die Unterstützung der Armee bei ihrem Einmarsch nach Kurland und bei der Einnahme Libaus . . . . . 49—101

Generalfeldmarschall v. Hindenburg bittet um Entsendung eines Kreuzergeschwaders. — Prinz Heinrich beantragt ohne Erfolg Linienschiffe. — „Lübeck" beschießt Stellungen bei Budendiekshof. — Eine Scheinlandung bei Libau. — Minen bei Bernaten gefunden. — Gute Luftaufklärung. — Der F. d. A. d. O. mit „Prinz Adalbert" in Danzig eingetroffen. — Torpedobootsvorstoß in den Rigaschen Meerbusen. — Landung auf Runö. — Die Armee will Libau wegnehmen. — Leichte Streitkräfte aus der Nordsee nehmen teil. — Herstellung eines minenfreien Weges nach Libau. — Strandbatterien verteidigen die Hafeneinfahrten. — Operationsbefehl und Aufmarsch. — Ein feindliches Kreuzergeschwader nordwestlich von Libau. — Admiral Hopman sucht es zu stellen. — „S 128" vor Libau auf Mine gestoßen. — Landungsversuche verfrüht. — Die Schiffe beteiligen sich durch Beschießungen an der Einnahme. — Der Nebel hindert. — Das Verdienst der Marine.

Die IV. Aufklärungsgruppe sichert gegen Norden. — „München" im Gefecht mit vier feindlichen Panzerkreuzern. — Für Torpedobootsangriffe ist es schon zu hell. — Die Kreuzer und eine zweite feindliche Gruppe ziehen sich zurück. — Admiral Scheidt folgt und legt eine Vorpostenlinie aus. — Kritik des Oberbefehlshabers. — Gang und Ziel der russischen Bewegungen.

Prinz Heinrich schickt Linienschiffe. — Vizeadmiral Schmidt übernimmt die Leitung. — Alle Torpedoboote müssen kohlen. — Die 7. Division trotzdem vor dem Finnischen Meerbusen. — Kein Feind in Sicht. — Die Nordseestreitkräfte werden zurückgezogen.

Libau soll deutscher Marinestützpunkt werden. — Keine Kräfte zur Verteidigung verfügbar. — Meinungsverschiedenheiten zwischen Kiel und Berlin. — Die Armee übernimmt die Verteidigung.

Das Eindringen in den Hafen. — „V 107" schwer beschädigt. — U-Bootsgefahr, daher keine Truppentransporte. — Kleine Kreuzer zum Kohlen entlassen. — Ein Marinekommando ausgeschifft. — Die Aufräumungsarbeiten werden plötzlich unterbrochen, Sprengungen eingeleitet. — Eine Aussprache zwischen Gouverneur und F. d. A. d. O. verhütet diese und führt zur Wiederaufnahme der Arbeiten. — Erfolglose U-Bootsangriffe auf „Roon" und „Inkula". — Die Panzerkreuzer nach Danzig zurückgekehrt.

Kapitel 4. Minenunternehmungen und U-Bootsvorstöße nach dem Finnischen Meerbusen . . . . . 102—115

Richtlinien vom 22. April 1915. — Der Sperrgürtel vor dem Finnischen Meerbusen soll vollendet werden. — „Thetis" mit „U 4" läuft voraus. — Wird südlich Bogskär zweimal von feindlichem U-Boot angegriffen. — Bekommt daher kein genaues Besteck, so daß Unternehmung abgebrochen wird. — „Augsburg" und „Lübeck", die Minenträger, im Sturm. — „U 4" hält ungeachtet schwerer Havarien bei Bogskär aus.

Admiral Hopman gegen das Auslegen der Minenfelder. — Der O. d. O. hält daran fest. — „Deutschland" wirft die Minen. — Verschleierungsbewegungen auf dem Rückmarsch. — „U 26" bricht ungeachtet der außerordentlichen Sichtigkeit in den Finnischen Meerbusen ein. — Auf Warteſtellung vor Reval. — Versenkung der „Jenissei".

Seite

Kapitel 5. Der Ausbau von Libau. Nebenaufgaben im Dienste der Armee. Das Minensuchen . . . . . 116—137

Armeetransporte. — Die Bergung von „V 107" mißlingt. — Ein Weg nach Steinort geschaffen. — Stand der Arbeiten im Hafen am 20. Mai. — Kommodore v. Karpf in Libau. — Vorstoß S. M. S. „Lübeck" bis Farö. — Feindliche Zerstörer bei Steinort. — U-Bootsangriff auf „Beowulf" bei Pappensee. — „Beowulf" ankert im Vorhafen. — Flugzeug 216 greift ein feindliches U-Boot an. — „U A" wird in Libau stationiert. — Stand der Arbeiten am 26. Mai. — „Augsburg" stößt bis Filsand vor. — „Beowulf" beschießt Ulmalen und Sackenhausen. — Landungsunternehmung der Kompagnie Weyer gegen Semuppen.

Der F. d. A. d. O. beantragt zwei alte Linienschiffe als schwimmende Batterien. — Prinz Heinrich besucht Libau und das Hauptquartier Ost. — Libau wird gehalten. — Für die U-Bootsabwehr keine Fahrzeuge verfügbar. — Der Ausbau des Hafens im Juni. — Hebung eines russischen U-Bootes. — Freigabe der neutralen Schiffe. — Einrichtung einer Versorgungsstelle und einer Reparaturwerkstatt. — Die Verbindung mit der Heimat. — Ein Fischereiverbot. — Überführung von Lokomotiven und Eisenbahnwagen nach Libau durch Hilfsstreuminendampfer „Deutschland". — Lazarettschiff „Schleswig".

Die Minengefahr an der Pommerschen Küste. — II. Minensuchdivision sucht bei Christiansö. — Nördlich Rixhöft „T 49" und „T 54" schwer beschädigt. — „T 47" und „T 51" an der Stolpe-Bank gesunken. — Feststellung der Rixhöft-Sperre durch „Indianola". — Schaffung eines Parallelweges nach Libau und eines Weges von Brüsterort in Richtung NNW. — „Indianola" nördlich von Leba. — „Thetis" entdeckt eine Sperre westsüdwestlich Libau.

Kapitel 6. Fortsetzung der Minenoffensive . . . . . 138—172

Unternehmung gegen den Südausgang des Moonsundes. — Damit wird ein Luftangriff auf Dünamünde verbunden. — „Thetis" trifft in der Irbenstraße auf den Feind. — „G 135" rammt das russische U-Boot „Okun". — Wiederholung des Vorstoßes der „Thetis". — Der Einbruch wird aufgegeben. — Fliegerangriff auf die feindlichen Zerstörer. — „Augsburg" sucht russische Kreuzer aus den Schären herauszulocken. — „Glyndwr" auf Mine gestoßen. — Die 19. Halbflottille legt Minen bei Lyserort-Riff. — Das Gros westlich Gotska Sandö in Wartestellung. — „Dora Hugo Stinnes" durch ein U-Boot versenkt, „S 148" schwer beschädigt. — Erfahrungen. — Neutrale Dampfer in der Alandssee auf russischen Minen gesunken. — Wechsel des feindlichen Flottenchefs. — Das russische Operationsziel. — Die Wirkung der deutschen Vorstöße nach dem Rigabusen.

Zusammenkunft von O. d. O. und F. d. A. d. O. in Danzig. — Der Eingang zum Finnischen Meerbusen soll dauernd beobachtet werden. — Ein Minenlegprogramm. — „U A" auf Wartestellung vor der Irbenstraße. — „Thetis" bei Dagerort und Almagrundet-Feuerschiff. — Streife der Großen Kreuzer bis Hufvudskär. — Ein Feuerschiff für den Rixhöft-Weg. — „Deutschland" wirft 580 Minen vor der Irbenstraße. — Die 19. Halbflottille legt ein Minenfeld zwischen Lyserort und Pissen.

Minenschiff „Albatroß" verseucht den Kurs Utö—Farö. — Kreuzfahrt S. M. S. „Thetis" bis Almagrundet. — Ein feindliches Flugzeug über Libau. — Sicherungsmaßnahmen des 2. Admirals. — Nur jeweils eine Hälfte der

Seite

Aufklärungsstreitkräfte soll den Minenleger begleiten. — „Albatroß" zum zweiten Male bei Bogskär. — U-Bootsangriff auf „Thetis". — „Prinz Adalbert" läuft nach Libau ein. — Die Armee fordert die Zerstörung des Windauer Bahnhofs. — Auf dem Anmarsch geht auf einer neuentdeckten Sperre ein Hilfsminensuchboot verloren. — „Lübeck" bei Lyserort im Gefecht mit 15 Zerstörern; diese ziehen sich zurück. — Trotz Anwesenheit eines feindlichen U-Bootes führt „Beowulf" die Beschießung des Bahnhofs durch. — Unruhe in Libau. — Dritte Minenunternehmung S. M. S. „Albatroß" nach Bogskär, erschwert durch Nebel.

Kapitel 7. Ein russischer Kreuzervorstoß auf Memel. Das Gefecht bei Östergarn am 2. Juli 1915 . . . . . 173—198

Der Feind tritt aus der Defensive heraus. — Vormarsch der Russen im Nebel. — Die Beschießung Memels aufgegeben. — „Augsburg" und „Albatroß", Kommodore v. Karpf, überfallen. — Der Endkampf S. M. S. „Albatroß". — Die Russen lassen sich durch „Lübeck" und „Roon" von Östergarn abdrängen. — „Rurik" zur Stelle. — „Lübeck" und „Roon" wehren sich erfolgreich. — Beide Gegner treten den Rückmarsch an.

Admiral Hopman kommt zu Hilfe. — „Prinz Adalbert" bei Rixhöft von dem englischen U-Boot „E 9" angegriffen und schwer getroffen. — Marsch über den Achtersteven nach Kiel. — Dampfer „Ursula Fischer" gesunken. — Ein Flieger, „U A" und „Augsburg" nach Östergarn entsandt. — Kritik am Gefecht.

Schweden interniert die „Albatroß"-Besatzung. — Rußland entschuldigt sich wegen der Neutralitäts-Verletzung. — Deutsche Forderung auf Freigabe des Schiffes. — „Albatroß" wird nach Faröfund, später nach Oskarshamn überführt. — Heimkehr.

Kapitel 8. Die Verlegung des IV. Geschwaders nach der Ostsee. Kurland fällt in deutsche Hand . . . . . 199—235

Die Armee stellt ein Vorgehen gegen Riga in Aussicht. — Der O. d. O. trifft Vorbereitungen. — IV. Geschwader, VIII. Flottille und mehrere U-Boote kommen aus der Nordsee. — Vizeadmiral Schmidt übernimmt die Oberleitung. — „U A", „Augsburg" und das Gros vor dem Finnischen Meerbusen. — „Wörth" und „Brandenburg" unter Kontreadmiral Begas nach Libau verlegt. — Die Njemen-Armee rückt vor. — Die Marine schafft minenfreie Wege. — Feindliche und deutsche U-Boote unterwegs. — Zerstörergefecht bei Lyserort. — Windau wird ohne Gegenwehr besetzt. — Minenräumboote im Hafen. — Geschwaderunternehmung nach Norden, durch Nebel gestört. — „L 5" über der Irbenstraße. — Ein Landungskorps für Nordkurland.

Der Einbruch in den Rigabusen nahe bevorstehend. — Schlechtes Wetter für das Minensuchen. — Kapitän zur See Heinrich Chef des Stabes der Oberleitung. — U-Bootsbewegungen. — Sperrbrecher „Aachen" torpediert. — Russische Küstenbeschießungen im Rigabusen. — Pissen ein deutscher Beobachtungsposten. — „Slawa" läuft in die Irbenstraße ein. — Verschärfte Bereitschaft am Jahrestage des Kriegsausbruchs. — Luftkämpfe bei Zerel. — „U A" verteidigt Pissen. — „L 5" westlich Riga angeschossen, muß landeinwärts Memel notlanden und abrüsten. — Torpedobootsvorstöße. — „U C 4" wirft Minen bei Bengtskär, russischer Minenleger „Ladoga" gesunken.

Seite

Kapitel 9. Der Einbruch in den Rigabusen. I. . . . . . 236—256

Verstärkungen aus der Nordsee bewilligt. — Die Streitkräfte sammeln in Kiel und Libau. — Operationsbefehl und Aufmarsch. — Minenverluste in der Irbenstraße: „T 52" gesunken, „Thetis" und „S 144" beschädigt. — Die Verteidiger werden ferngehalten. — Ein feindliches Flugzeug genommen. — Vizeadmiral Schmidt gibt den Einbruch auf. — „T 58" südlich Zerel auf Mine gelaufen. — Ein Teil der Streitkräfte wird entlassen.

Gruppe v. Hipper und IV. Geschwader gemeinsam auf der Wacht vor dem Finnischen Meerbusen. — Die Panzerkreuzer überraschen feindliche Zerstörer und beschießen Zerel. — „Kolberg" und „von der Tann" bei Utö im Kampfe mit Zerstörern, „Bajan" und Landbatterien. — Zahlreiche feindliche U-Boote erfolglos unterwegs. — Rückmarsch und Kohlenergänzung.

Prinz Heinrich befiehlt sofortige Wiederholung. — Bedenken der Oberleitung. — Auch in Berlin und im Großen Hauptquartier Widerstände, die jedoch überwunden werden. — Großadmiral v. Tirpitz warnt.

Kapitel 10. Der Einbruch in den Rigabusen. II. . . . . . 257—285

„U 9" und „U C 4" bei Utö. — Vorpostengefechte bei Zerel. — „S L 4" über Dünamünde. — Der neue Operationsplan. — Das Minensuchen am 16. August; „T 46" gesunken. — Nächtlicher Torpedobootsvorstoß gegen „Slawa", Gefecht mit „Nowik", „V 99" mit zwei Minentreffern auf Strand gesetzt. — „Posen" und „Nassau" nötigen „Slawa" zum Rückzug. — Als letztes Hindernis ist eine Netzsperre zu überwinden.

Der Marsch nach dem Moonsund (19. VIII.). — „Bremen" vor Arensburg, „Augsburg" vor Pernau. — Bei Kynö werden zwei Kanonenboote gestellt, „Sfiwutsch" zum Sinken gebracht, „Korejetz" auf Strand gejagt. — „S 31" geht auf einer Minensperre verloren. — Drei Blockschiffe versenken sich trotz heftiger Gegenwirkung in der Einfahrt nach Pernau. — Die Räumung des Meerbusens und der Irbenstraße.

„Moltke" von einem U-Boot angeschossen. — Rückmarsch. — „U 9" versenkt einen Dampfer bei der Insel Worms. — Das Urteil des O. d. O. und des Admiralstabes. — Rückblick auf Entstehung und Verlauf der Unternehmung. — Die beiderseitigen Verluste. — Das Endergebnis.

Kapitel 11. Kleinkrieg im Rigabusen. Die feindliche Flotte erhält bedeutenden Zuwachs. Deutsche Gegenmaßnahmen . . . 286—305

Vizeadmiral Schultz Chef der Oberleitung. — Die Russen erneuern die Irbenstellung. — Flugzeuge stören sie. — „U 26" verloren. — Jagd auf U-Boote. — „S L 4" über Baltischport. — Feindlicher Flugzeugangriff auf Windau. — Deutsche Flieger werfen Bomben auf Riga. — U-Bootsbekämpfungsmittel. — Russisches Minensuchboot auf Mine von „U C 4" gesunken. — Vorstöße der Überwasserstreitkräfte. — Minensuchen und Küstenschutz. — Sicherung gegen U-Boote. — Ausbau von Libau und Windau. — Russische Küstenbeschießungen im Rigabusen. — O. d. O. plant weitere Minensperren vor dem Finnischen Meerbusen. — Auf Vorschlag des F. d. A. d. O. wird eine Sicherungslinie Östergarn—Lyserort errichtet. — Auslegen der Minenfelder.

Seite

Kapitel 12. Der Krieg im Westen . . . . . 306—322

Der Wachdienst am Südausgang der Belte. — Minenverluste im Langelandbelt. — Fehmarnbelt, Gjedser Enge, Grönsund. — Die Sundbewachung. — Vernichtung von „E 13". — Mehrere englische U-Boote brechen durch. — Ein Minenfeld südlich Drogden. — Die Frage der Benutzung des Sundes durch Kriegsschiffe. — Handelswege nach Rußland. — Die Handelskontrolle. — Kogrundrinne. — Jagd auf verdächtige Dampfer. — Weitere Sperrmaßnahmen im Benehmen mit Dänemark und Schweden. — Englischer Druck auf Schweden, deutsche Abwehr.

Kapitel 13. Der englisch-russische U-Bootskrieg . . . . . 323—339

Englische U-Boote beginnen, Handelskrieg zu führen. — Versenkungen um Rügen, bei Stilo und an der Südspitze Olands. — Einrichtung eines Patrouillendienstes auf den Handelsstraßen. — S-Flottille, U-Bootsfallen, Minenräumdivisionen. — Minen in der Danziger Bucht. — „T 100" gesunken. — Das schwedische U-Boot „Hvalen" beschossen. — Dampferverluste bei Häfringe-Landsort. — Verstärkungen aus der Nordsee. — Der Untergang S. M. S. „Prinz Adalbert". — Russische U-Boote in der Bottensee tätig. — Abflauen des Handelskrieges. — S. M. S. „Undine" torpediert. — Eigene U-Bootsunternehmungen und Vorstöße. — Der Luftkrieg. — Russische Landung bei Domesnäs. — Zurückziehung des IV. Geschwaders. — Volle Inanspruchnahme der leichten Streitkräfte durch den Handelsschutz. — „A 3" verschollen. — Der U-Bootskrieg ohne nachhaltige Wirkung beendet.

Kapitel 14. Minenunternehmungen der russischen Flotte . . . 340—360

Auslegen einer Minensperre südlich Gotland. — „Akula" mit Minen unterwegs, kehrt nicht heim. — Überfall Koltschaks auf das Vorpostenboot an der Spon-Bank. — Deutscher Kreuzervorstoß mit Flugzeugen. — „Danzig" Minentreffer, Hilfeleistung durch „Berlin". — Eine Ergänzungssperre bei Lyserort. — Zweite Minenunternehmung der russischen Flotte. — Die Verteidigung von Libau. — Besuch S. M. des Kaisers. — Vereisung des Rigaschen Meerbusens. — Letzte U-Bootsvorstöße. — Drei „Nowik"s werfen Minen bei Windau. — Untergang S. M. S. „Bremen" und „V 191". — Die Sicherungslinie wird aufgegeben. — „S 177" und Vorpostenboot 15 auf Minen gesunken. — Minensucharbeiten in den Wintermonaten. — Eine weitere feindliche Minenunternehmung vereitelt. — „Lübeck" läuft auf Mine, wird von „V 189" eingeschleppt. — Der Krieg im Winter. — Außerdienststellungen und Umorganisation. — Anerkennung des Kaisers für die Ostseestreitkräfte. — Rückblick.

Anlage 1. Die Tätigkeit der englischen Unterseeboote . . . . . 361—367

Anlage 2. Entfernungen 368

Personenverzeichnis . . . . . 369—372

Sachverzeichnis . . . . . 373—385

Karten.

Gezeichnet von Kartograph E. Paschke.

1. Übersichtskarte. Stand vom 1. Juli 1915.
2. Vorpostengefecht östlich Gotland am 7. Mai 1915.
3. Vorstoß von „U 26" in den Finnischen Meerbusen vom 24. Mai bis 4. Juni 1915.
4. Minenunternehmung nach Bogskär.
   Russischer Vorstoß gegen Memel.
   Gefecht bei Östergarn am 2. Juli 1915.
5. Der Einbruch in die Irbenstraße am 8. August 1915.
6. Der Einmarsch in den Rigaschen Meerbusen am 19. August 1915.
7. Der Sund. Stand vom Herbst 1915.
8. Der englisch-russische U-Boots- und Minenkrieg.

Textskizzen.

Gezeichnet von Kartograph E. Paschke.

Seite

1. Die Beschießung der russischen Küste am 23. März 1915 17
2. S. M. S. „Straßburg" in der Alandssee am 22./23. März 1915 22
3. S. M. S. „Lübeck" mit „G 135" und „G 134" vor Libau am 28. März 1915 . 34
4. Auslegen eines Minenfeldes bei Dagö am 15. April 1915 38
5. Unternehmungen von „U 26" vom 13. bis 25. April 1915 40
6. Vorstöße nach Libau am 27. und 28. April 1915 52
7. „V 108" und „V 107" im Rigaschen Meerbusen am 1. Mai 1915 56
8. Anmarsch zur Beschießung von Libau am 7. Mai 1915 66
9. Die Beschießung Libaus am 7. Mai 1915 68
10. Vorstoß der 7. Linienschiffsdivision (IV. Geschwader) mit „Danzig" vom 8. bis 10. Mai 1915 85
11. Minenunternehmung nach dem Finnischen Meerbusen am 24. Mai 1915 . . 111
12. Unternehmung gegen den Rigaschen Meerbusen vom 3. bis 5. Juni 1915 . . 141
13. Feindlicher U-Bootsangriff am 5. Juni 1915 148
14. Gefecht bei Lyserort und Beschießung von Windau am 28. Juni 1915 . . 167
15. S. M. S. „Augsburg" und „U A" bei Gotland am 4. Juli 1915 189
16. Beobachtung des Finnischen Meerbusens Mitte Juli 1915 206
17. Kurland und der Rigasche Meerbusen 209
18. Windau 217
19. Minenunternehmung von „UC 4" am 4. August 1915 234
20. Beschießung von Zerel am 10. August 1915 249
21. Beschießung von Utö am 10. August 1915 250
22. Der Durchbruch durch die Irbenstraße vom 16. bis 18. August 1915 263
23. Sperrung der Einfahrt nach Pernau am 20. August 1915 275
24. Die Sicherungslinie bei Östergarn 303
25. Die nordeuropäischen Verkehrswege nach Rußland 317
26. Russischer Überfall auf das Vorpostenboot bei der Spon-Bank am 20. November 1915 342

Schattenrisse.

Seite

1. Kl. Kreuzer „München" 76
2. Russisches Minenschiff „Jenissei" 114
3. Russisches Panzerkanonenboot „Chrabry" 142
4. Russisches Panzerkanonenboot „Grosjaschtschi" 142
5. Kl. Kreuzer „Augsburg" 176
6. Minenschiff „Albatroß" 176
7. Russischer Panzerkreuzer „Admiral Makaroff" 177
8. Russischer Gr. Kreuzer „Bogatyr" 177
9. Panzerkreuzer „Roon" 180
10. Russischer Panzerkreuzer „Rurik" 181
11. Minen-Unterseeboot „UC 4" 235
12. Russisches Kanonenboot „Sjiwutsch" 273

Tabellen.

1. Tätigkeit der Minensuchdivisionen Januar bis April 1915 5
2. Beanspruchung der Ostseestreitkräfte von Kriegsbeginn bis 31. Januar 1915 . 28
3. Stab des Oberbefehlshabers der Ostseestreitkräfte, der Küstenschutzdivision der Ostsee und der Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee 43
4. Zusammensetzung der X. Torpedobootsflottille 44
5. Kriegsgliederung der deutschen Ostseestreitkräfte Ende April 1915 46
6. Kriegsgliederung der Baltischen Flotte Ende April 1915 47
7. Gliederung der an der Libau-Unternehmung beteiligten Nordseestreitkräfte . 74
8. Meldungen über feindliche U-Boote am 3. und 4. Juni 1915 147
9. Zusammensetzung des IV. Geschwaders 202
10. Zusammensetzung der VIII. Torpedobootsflottille 202
11. Stab der Oberleitung (IV. Geschwader) } am 8. August 1915 238
12. Gliederung der Ostseestreitkräfte } am 8. August 1915 238
13. Gliederung der Nordseestreitkräfte } am 8. August 1915 239
14. Gliederung der Streitkräfte am 16. August 1915 260

Einführung.

Die Winterpause.

Die wenigen deutschen Kreuzer und Torpedoboote, die den Krieg in der Ostsee führten, waren im Herbst 1914 unter dem Befehl des „Detachierten Admirals", Kontreadmirals Behring, zuweilen auch unter persönlicher Führung des Oberbefehlshabers, Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen, oftmals weit in die russischen Gewässer vorgestoßen und hatten erreicht, daß der Feind in strengster Defensive verharrte. Erst als die Nächte länger wurden, war die russische Flotte zur offensiven Verwendung von Minen übergegangen und hatte die gebräuchlichen Kurse vor der deutschen Küste von Memel bis Bornholm und Rügen verseucht. (Karte 1.) Da diese Unternehmungen teils von Torpedobooten, teils von Minenschiffen, die durch Panzerkreuzer gesichert waren, oder auch von diesen selbst ausgeführt wurden, konnten die unterlegenen deutschen Streitkräfte sie nicht verhindern, sie waren nicht einmal zahlreich genug, um die ausgedehnten Gewässer der mittleren Ostsee zu überwachen. Infolgedessen wurde das Minenlegen nicht bemerkt, einige Kriegs- und Handelsschiffe wurden auf den Minen beschädigt oder zum Sinken gebracht, und die deutsche Operationsbasis mußte von Neufahrwasser nach Swinemünde zurückverlegt werden. Mitte Februar 1915 war die Vereisung des Finnischen Meerbusens so weit vorgeschritten, daß der Feind seine Vorstöße einstellte. Die mehrmonatige Pause kam den deutschen Streitkräften sehr gelegen, die durchweg stark beanspruchten Schiffe und Boote hatten eine Instandsetzung dringend nötig, die Besatzungen brauchten Ruhe und Gelegenheit zu Ausbildungsdienst. Dabei mußte die Bewachung von Sund und Belten aufrechterhalten werden, und vor allen Dingen war es nötig, trotz Winterstürmen und Kälte die minenverseuchten Wege zum Kampfgebiet abzusuchen und zu säubern.

Verschiedene Störungen erschwerten diese Aufgabe. In erster Linie waren es die Meldungen über das Sichten von U-Booten. Manchmal waren sie leicht als Phantasiegebilde unerfahrener Beobachter zu erkennen, die meisten erforderten Abwehrmaßnahmen. Nicht nur Landsturmposten an der Küste und Seeleute der Handelsmarine irrten,

auch ein Teil der Kriegsschiffsbesatzungen war noch nicht gegen die U-Boots-Psychose gefeit. In den letzten Tagen des Januar kamen alarmierende Nachrichten gleichzeitig aus der Danziger Bucht, von einem vor Kiel übenden Kreuzer und aus den Gewässern nördlich der Insel Rügen. Hier war wirklich ein Unterseeboot tätig: Am 29. Januar detonierte ein Torpedo unweit von „S 120" im Grunde, querab von Möens Klint. Da man die russischen Häfen schon für gesperrt hielt, wurde angenommen, daß es sich um ein englisches U-Boot handelte, das sich auf ein verstecktes Mutterschiff stützte oder mit einem Dampfer zusammenarbeitete. Dieser Verdacht war unbegründet. Der Angriff wurde von einem der beiden Engländer geführt, welche seit dem Oktober von Reval aus operierten.

Bei U-Bootsalarm wurden alle verfügbaren Torpedoboote und Vorpostenboote in See geschickt, um die Buchten der westlichen Ostsee bis Bornholm nach dem U-Boot und seiner schwimmenden Basis abzusuchen. Gelegentlich konnte sich auch ein Flugzeug aus Holtenau oder Warnemünde und das in Kiel stationierte Militärluftschiff „M IV" daran beteiligen. Anfang Februar lag „U 26" einige Tage westlich Bornholm auf der Lauer. Für die Kieler Bucht, den Exerzierplatz der Flotte, wurde ein besonderer Schutz geschaffen; mangels geeigneterer Fahrzeuge wurden 60 mit Hilfsmotor ausgerüstete Fischerboote in Dienst gestellt, militärpflichtige Fischer, meist die Eigentümer selbst, bildeten die Besatzungen. An kritischen Tagen gingen alle Boote in See, verteilten sich schachbrettartig über die Kieler Bucht und blieben dann unter Umständen mehrere Tage und Nächte draußen. Bei Wind und Wetter, Schnee und Eis haben diese kleinen Fahrzeuge ihren schweren Dienst vorbildlich getan, aus den Reihen der Fischer hat der Krieg manches Opfer gefordert.

Anfang Februar wurde ein englischer Luftangriff auf Kiel erwartet. Schwerwiegender waren die Gerüchte, daß der Feind die Flußmündungen der Nordsee verblocken und im Zusammenhang damit auch gegen die Belte vorgehen wolle. Großadmiral Prinz Heinrich sah kein rechtes Ziel für ein solches Unternehmen. Selbst ein Überfall auf die Sundbewachung, der vielleicht etwas Verlockendes hatte, konnte keine Dauerwirkung haben und würde den Einsatz nicht lohnen. Daher beschränkte er sich auf den Befehl „Verschärfte Bereitschaft". Das erstemal war ein solcher Angriff für die Zeit zwischen 15. und 20. Januar, ein anderes Mal zum 1. März angekündigt. In letzterem Falle erfuhr die Meldung eine gewisse Bekräftigung: Einige Tage vorher lief der durch den Großen Belt kommende norwegische Dampfer „Bjerka" südwestlich Albuen auf die deutsche Minensperre und ging unter. Möglicherweise wollte er in englischem Auftrage die Lage der Sperre gewaltsam erkunden, da er an seinem Bestimmungshafen Nakskov

(Laaland) vorbeifuhr und die Warnungen des deutschen Wachbootes nicht beachtete.

Dem Chef der Küstenschutzdivision, Kontreadmiral Mischke, standen zur Bewachung und ersten Verteidigung der Eingänge zur westlichen Ostsee nur sehr schwache Streitkräfte zur Verfügung:

Aarösund	S. M. S. „Panther"	1 Balkensperre
	1 Vorpostenboot	1 Strandbatterie
Baagösund	2 Vorpostenboote	1 Minensperre
	1 Minenleger	
Großer Belt (Südausgang)	3 Vorpostenboote	2 Minensperren
	1 Minenleger	
Fehmarnbelt	2 Vorpostenboote	
	1 Minenleger	
Gjedser-Enge	4 Vorpostenboote	
Sund (Südausgang) . .	3—5 Torpedoboote der IV. Flottille	

Als Rückhalt dieser Vorpostenstreitkräfte befand sich ein Kleiner Kreuzer in See. Hin und wieder dehnte ein Unterseeboot der U-Schule seine Übungsfahrten bis zum Sund aus. Die verhältnismäßig stärkere Besetzung des Sundes hatte ihren Grund in den umfassenderen Aufgaben, denn den Torpedobooten lag die Kontrolle des gesamten neutralen Handelsverkehrs ob. Besonders in der Zeit, da die Häfen des Weißen Meeres nicht zugänglich waren, kam viel darauf an, diesen Weg für die Einfuhr von Konterbande nach Rußland zuverlässig zu sperren[1]).

Mitte März kamen Hilferufe aus Memel, welches von russischen Grenztruppen bedroht wurde und dann vorübergehend in Feindeshand fiel[2]). Um dieselbe Zeit forderten russische Minen zwischen Bornholm und Stolpe-Bank noch zwei Opfer, die Dampfer „Königsberg" und „Bavaria". Die Schiffahrt wurde gewarnt, der Verkehr von Swinemünde nach den schwedischen Häfen nahm in Zukunft seinen Weg westlich von Bornholm, der nach den deutschen Osthäfen gerichtete konnte jetzt auf den Weg dicht unter der pommerschen Küste verwiesen werden. Ein dritter Dampfer, „Grete Hemsoth", ging verloren, weil er infolge einer Unachtsamkeit die schon bekannte Arkona-Sperre überfuhr. Die Besatzungen wurden zum größeren Teil gerettet. Anfang April trafen verschiedene Nachrichten ein, die darauf hindeuteten, daß von neuem feindliche Minenleger am Werk waren. Schwe-

[1]) Die weitere Entwicklung der Verhältnisse in der westlichen Ostsee und der Handelskrieg am Sund wird in Kapitel 12 behandelt werden. Zusammenstellung der Streitkräfte siehe Seite 45.

[2]) Siehe das folgende Kapitel.

dischersseits wurde sogar der Verkehr der Fähre Saßnitz—Trelleborg eingestellt. Der Oberbefehlshaber raffte infolgedessen alle Torpedoboote und Vorpostenboote aus Warnemünde, Swinemünde und Memel zusammen, und Kontreadmiral Behring hielt zwei Nächte hindurch beiderseits Bornholm eine Vorpostenlinie besetzt; S. M. S. „Thetis" kreuzte dahinter. Zur Sicherheit wurden die Kurse Swinemünde—Saßnitz—Sandhammar—Möen—Saßnitz auf Minen nachgeprüft. Da eine Bitte des Prinzen an den Flottenchef, ihm einige Sperrbrecher zu leihen, keinen Erfolg hatte, mußte dazu die im Osten arbeitende II. Minensuchdivision herbeigerufen werden. Es fanden sich keine Minen, so daß die Wege nach acht Tagen für die Schiffahrt freigegeben werden konnten.

Begreiflicherweise hatten die Dampferverluste, deren Ursache meistens nicht feststand, im Verein mit den U-Bootsmeldungen und Gerüchten in Reeder- und Versicherungskreisen lebhafte Unruhe hervorgerufen. Erst nach und nach gelang es dem Oberbefehlshaber und dem Stationskommando, dem die Unterrichtung der Handelskammern, Hafenämter usw. oblag, den so wichtigen Verkehr mit Schweden in normale Bahnen zurückzulenken. Den Gesuchen der Reedereien um militärisches Geleit für einen einzelnen Dampfer konnte nicht stattgegeben werden. Auf besonderen Wunsch des Kriegsministeriums fuhr einmal S. M. S. „Prinz Adalbert" (nur das Flaggschiff war verfügbar) einem mit Kriegsmaterial beladenen Dampfer bis zum Kalmarsund entgegen, übrigens vergeblich, da dessen Abfahrt sich verzögert hatte.

Die Arbeit der Minensuchdivisionen im Osten ist bereits im I. Band des „Ostseekrieges" geschildert worden. Es braucht hier nur kurz daran erinnert zu werden. (Siehe Tätigkeitsübersicht auf Seite 5 und Karte 1.) Zur Feststellung der im Januar an verschiedenen Punkten entdeckten russischen Sperren standen vier Divisionen zur Verfügung, von denen jedoch drei nur bedingt verwendbar waren. Die Kriegserfahrung hatte gelehrt, daß Fischdampfer und Schlepper zu großen Tiefgang besaßen. Die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser bestand noch ausschließlich aus diesen Fahrzeugen, wurde daher nach Möglichkeit geschont; immerhin leistete sie unter Nichtachtung der ihr besonders drohenden Gefahren in der Umgebung der Danziger Bucht gute Dienste. Die Hilfsminensuchdivision Kiel (Friedrichsort), die schon mit kleinen flachgehenden Booten ausgerüstet und Mitte Februar teils mit der Bahn teils über See nach Stolpmünde gebracht worden war, hatte bei ihren Arbeiten südlich der Stolpe-Bank des ungünstigen Wetters wegen keinen Erfolg, trotzdem die Mannschaft ihr Äußerstes leistete. Die Swinemünder Division war in der Umbildung begriffen, sie erhielt in Hamburg 12 einigermaßen seefähige Motorboote, die

Tätigkeit der Minensuchdivisionen.

II. Minensuchdivision.
Kapitänleutnant Schoemann,
ab 10. April Kapitänleutnant Doflein.
15 kleine Torpedoboote.

1. bis 30. Januar.
Große Instandsetzung in Stettin.

31. Januar bis 10. Februar.
Feststellen der Arkona-Sperre.

11. bis 16. Februar.
Kleine Kesselreinigung, Swinemünde.

17. bis 23. Februar.
Absuchen des Raumes
Bornholm—Oder-Bank.

24. Februar bis 4. März
Räumen an der Arkona-Sperre.

7. bis 8. März.
U-Bootssuchen um Bornholm.

9. bis 19. März.
Große Kesselreinigung, Kiel.

20. bis 24. März.
Memel-Unternehmung.

24. März bis 5. April.
Feststellen von Sperren vor Memel.
„T 57" auf Mine gesunken.

6. bis 9. April.
Minensuchen nördlich Hela und
westlich Stolpe-Bank.

11. bis 13. April.
Absuchen der Kurse westlich Bornholm.

15. bis 19. April.
Kleine Kesselreinigung, Stettin.

23. bis 30. April
Suchen südöstlich Stolpe-Bank.

Hilfsminensuchdivision Kiel (Friedrichsort)
Kapitänleutnant Walter Schmidt.
8 bis 12 Dampf- und Motorboote,
1 kleiner Dampfer.

6. Januar bis 1. Februar (nur 4 Arbeitstage).
Fahrwasserkontrolle auf Wracks
im Fehmarnbelt.
2 Boote im Sturm verloren.

5. bis 10. Februar.
Arbeiten an der Langelandbelt-Sperre.

11. bis 23. Februar.
Überführung nach Stolpmünde.

24. Februar bis 3. Mai (nur 16 Arbeitstage).
Minensuchen südöstlich Stolpe-Bank,
unterbrochen durch Instandsetzung der Boote,
Nebel und schlechtes Wetter.

Anschließend Rückkehr nach Kiel.

Hilfsminensuchdivision Swinemünde.
Kapitänleutnant August Altvater.
5 bis 6 kleine Dampfer,
ab März
2 Mutterschiffe mit 12 Motorbooten.

1. bis 6. Januar.
Suchen südöstlich Stolpe-Bank.
Boot B auf Mine gesunken.

7. bis 28. Januar.
Vorpostendienst und Minensuchen vor
Swinemünde.

30. Januar bis 10. Februar.
Minensuchen mit II. Minensuchdivision
nördlich Arkona.

11. bis 28. Februar.
Hafendienst und Außerdienststellung in
Swinemünde.

5. März bis 16. April.
Indienststellung, Erprobungen und Übungen
mit den neuen Booten in der Kieler Bucht.

20. bis 30. April.
Räumen an der Arkona-Sperre
und Marsch nach Stolpmünde.

Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser.
Kapitänleutnant Weidgen.
7 bis 11 Fischdampfer.

1. Januar bis 17. März.
Sicherungsdienst, Minensuchen und
U-Bootssuchen in der Danziger Bucht.

18. bis 25. März.
Memel-Unternehmung.

30. März bis 3. April.
Suchen nördlich Hela.

4. bis 14. April.
Suchen westlich und südlich Memel.

15. bis 23. April.
Sicherung Danziger Bucht und Memel.

auf dem Marsche je zur Hälfte auf zwei englischen Prisendampfern, „Indianola“ 4500 t und „Inkula“ 5100 t, eingesetzt wurden. Nach wenigen Tagen der Erprobung an der Sperre nördlich Arkona beteiligte sich die Division Ende April an der Säuberung des Küstenweges bei Stolpmünde.

Die II. Minensuchdivision war bis Mitte März mit der Feststellung der Arkona-Sperre und mit der Kontrolle der Wege westlich Bornholm beschäftigt. Die Verlegung von Kreuzern und Torpedobooten nach Memel machte es dann notwendig, die Ausdehnung der beiden vor diesem Hafen liegenden feindlichen Minensperren festzustellen. Am letzten Tage (5. IV.) lief „T 57“ auf eine beim Suchen verschleppte Mine und wurde am Heck so schwer getroffen, daß es sank; die Besatzung wurde gerettet. Anschließend erkundete die Division zwei von der Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser nördlich von Hela entdeckte Sperren und suchte am 9. mit Erfolg nach einer westlich der Stolpe-Bank vermuteten Sperre. Ende April arbeitete sie mit den Hilfsminensuchdivisionen zusammen südöstlich der Stolpe-Bank. Die Taten der Minensucher, die ganz besonders unter Wind und Wetter zu leiden hatten, die nicht in frischem Draufgehen, sondern in zähem Ringen mit dem Feinde kämpften und jeden Augenblick ihr Leben aufs Spiel setzten, verdienen höchste Anerkennung.

Kapitel 1.

Die Abwehr des russischen Überfalls auf Memel und ein Kreuzervorstoß in die Alandssee.

Am 16. März 1915, 3 Uhr nachmittags, ging in Kiel ein Telegramm der Marine-Nachrichtenstelle Memel ein, wonach bei einem soeben an der Grenze erschossenen Spion ein Fragezettel gefunden war, der auf einen russischen Angriff gegen Memel von Land und von See hindeutete. Es wurde u. a. gefragt, ob in Memel ein Marinekommando und Kriegsschiffe vorhanden seien, ob der Hafen durch Minen gesperrt, und ob die Einfahrt eisfrei sei. Am 17., 1 Uhr mittags, folgte die Meldung, der Angriff sei bereits im Gange und werde mit so starken Kräften durchgeführt, daß alle äußeren Verteidigungspunkte aufgegeben werden müßten. Man rechne mit der Möglichkeit, daß auch die inneren Linien nicht zu halten seien. Alle Gehöfte würden von den Russen auf dem Vormarsch niedergebrannt. Gleichzeitig erbat Landrat Cranz, Memel, unter lebendiger Schilderung der Notlage der Stadt Unterstützung durch einen Kreuzer.

Im Stabe des Oberbefehlshabers der Ostseestreitkräfte war man sich des Ernstes der Lage bewußt. Mehr als eine moralische Unterstützung konnte die Marine allerdings kaum leisten. Nur ein Küstenstreifen von wenigen Kilometern Breite lag innerhalb der Reichweite der Schiffsgeschütze; Ziele, die von Bord aus nicht direkt angeschnitten werden konnten, waren ohne größere Vorarbeiten und ohne ständige, sehr gute Verbindung mit der eigenen Landfront nicht aufzufinden; der geringe Bestand an Munition schloß ein längeres Feuern auf Ortschaften, Straßen, Waldränder usw. aus, während die Schiffe durch Minen und U-Boote gefährdet wurden. Großadmiral Prinz Heinrich glaubte die Entscheidung darüber, ob die zu erwartende Wirkung mit dem Einsatz im Einklang stände, der Kriegsleitung vorbehalten zu sollen, zumal die derzeitige Lage bei Memel und die Dringlichkeit der Anforderung im Großen Hauptquartier besser zu übersehen war; auch stand an eigenen Streitkräften zunächst nur „Thetis" zur Verfügung. Dieser in Swinemünde liegende Kreuzer erhielt für alle Fälle Befehl, sofort seeklar zu machen. Die 20. Halbflottille, ohne deren Begleitung der Großadmiral ihn nicht vorschicken wollte, lag auf der Werft

und konnte Kiel erst am nächsten Morgen verlassen. S. M. S. „Prinz Adalbert" war zwar fahrbereit, erledigte aber Schießübungen, deren ungestörte Durchführung als durchaus notwendig angesehen wurde. Er hätte auch des Minenschutzes bedurft; die allein hierzu brauchbare II. Minensuchdivision machte bis 19. Kesselreinigung. S. M. S. „Lübeck" lag zum Einbau von Schutzschilden an den Geschützen und zu anderen wichtigen Arbeiten in der Kaiserlichen Werft Kiel. Die übrigen Kreuzer, durch Minentreffer beschädigt, kamen nicht in Betracht; „Augsburg" konnte nicht vor Wochen klar sein, „Gazelle" war Ende Februar außer Dienst gestellt worden, weil ihre Wiederherstellung sich nicht lohnte. Dem Drahtbericht an den Admiralstab schloß der Prinz den Vorschlag an, die zufällig am Abend (17. III.) aus der Nordsee eintreffende II. Aufklärungsgruppe (4 Kleine Kreuzer) und eine Flottille sofort nach Memel zu senden. Allerdings sei zu berücksichtigen, daß der russische Vorstoß unmittelbar an der Küste möglicherweise gerade den Zweck habe, deutsche Seestreitkräfte in eine vorbereitete Minen- und U-Bootsfalle zu locken[1]).

In Berlin war mittlerweile auch von dem für Memel zuständigen Militärbefehlshaber eine Benachrichtigung eingegangen, welche die sofortige Mitwirkung von Seestreitkräften als dringend erwünscht bezeichnete. Kontreadmiral Behncke, der Stellvertretende Chef des Admiralstabes, gab das Telegramm des Prinzen an das Große Hauptquartier mit dem Zusatz weiter, er befürworte die Hilfeleistung, jedoch allein mit den Mitteln des Ostsee-Kriegsschauplatzes. Der Chef des Admiralstabes, Admiral Bachmann, trug kein Bedenken, der Hochseeflotte sogar ein Linienschiffsgeschwader, das II., mit den nötigen Sicherungs- und Minensuchverbänden zu entziehen, und ließ, bevor er die Entscheidung des Kaisers einholte, vom Flottenchef und vom Ostseebefehlshaber einen gemeinsamen Vorschlag der hiernach zu überweisenden Verbände einfordern.

Die Nachrichten aus Memel lauteten immer bedrohlicher. Am Abend des 17., als diese vorläufige Entscheidung in Kiel eintraf, standen die Russen dicht vor der Stadt; der äußere Leuchtturm hatte geräumt werden müssen, die Marine-Nachrichtenstelle, Leiter Fregattenkapitän Paul Hilbrand, war nach dem inneren Leuchtturm verlegt. Der Rückzug der Garnison stand bevor. Kontreadmiral Behring, dessen Flagge auf der „Thetis" wehte, hatte daher Befehl erhalten, in See zu gehen, bei Arkona am 18. nachmittags die 20. Halbflottille zu erwarten und mit ihr nach Neufahrwasser

[1]) In den russischen Quellen findet sich kein Anhalt dafür. Ju. Schelting behauptet in einem glaubwürdigen Aufsatz — „Die Tätigkeit der Seestreitkräfte im Rigaschen Meerbusen" — im Morskoi Sbornik 1926, Heft 3 und 4, der Überfall auf Memel sei überhaupt ohne Wissen des Flottenkommandos geschehen.

zu marschieren. Die dortige Hilfsminensuchdivision sollte ihnen entgegenfahren und den Küstenweg auf Minen nachprüfen. (Karte 1.)

Der Flottenchef, Admiral v. Pohl, stellte dem Prinzen Heinrich ohne weiteres das II. Geschwader, die II. Aufklärungsgruppe, S. M. S. „Rostock" mit der III. und IX. Torpedobootsflottille und drei Sperrbrecher zur Verfügung. Unerwartet erhielt der Oberbefehlshaber einen Kräftezuwachs, wie er ihn bisher vergeblich erstrebt hatte. Für die vorliegende Aufgabe übertraf er bei weitem die für zweckmäßig erachtete und beantragte Stärke. Um das Geschwader dem hohen Einsatz entsprechend auszunutzen, wurde nun neben der Hilfe für Memel die Zerstörung militärisch wichtiger Anlagen Libaus ins Auge gefaßt, einmal um den Hafen für U-Boote und Minenleger unbrauchbar zu machen und die Rüstungsbetriebe stillzulegen, dann auch als Vergeltungsmaßregel für den Raubzug nach Memel. Ein oder zwei Kreuzer mit einer Gruppe Torpedoboote konnten währenddessen den Handelsverkehr nach Rußland stören, der sich, solange der Bottnische Meerbusen noch vereist war, in der Alandssee zusammenschob. Als Rückendeckung für den ganzen Verband gedachte der Oberbefehlshaber die eigenen Kreuzer und Boote in Swinemünde zusammenzuziehen. Er widerrief daher den Befehl für Admiral Behring.

Der Operationsplan wurde noch in der Nacht vom 17./18. nach Berlin gegeben. Kontreadmiral Behncke wies als Antwort auf die Notlage in Memel hin und empfahl, „Thetis" dem alten Plan gemäß vorauszuschicken. Diese Auffassung drang auch im Kieler Schloß am Vormittag durch; die Teilnahme der Ostseekreuzer an dem Vorstoß wurde beschlossen und das Auslaufen S. M. S. „Thetis" angeordnet. Überdies traf ein dahingehender Befehl des Hauptquartiers ein.

Aus der bedrohten Stadt kamen gegen Mittag (18. III.) günstigere Meldungen. Auf der Chaussee von Nimmersatt waren zwar weitere russische Streitkräfte im Anmarsch gemeldet. Aber die ersten Verstärkungen waren eingetroffen; Memel sollte auf jeden Fall gehalten werden. Das Stellvertretende I. Armeekorps in Königsberg gab an den Admiralstab zur Unterrichtung des angekündigten Kreuzers die derzeitigen Stellungen von Freund und Feind. Um 5 Uhr nachmittags hatte Admiral Behring den folgenden Befehl in Händen:

»Beschleunigt nördlich um Bornholm nach Memel gehen. Ansteuerung der Küste auf 56° Nord. „Stralsund" und eine Halbflottille der IX. Flottille folgen beschleunigt auf derselben Linie. Der Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser Sammelplatz von dort befehlen auf 56° Nord, westlich des Längengrades 20° Ost. Nähere Ansteuerung der Küste hinter Schutz der Minensuchdivision. Aufgabe für Kreuzer und

Boote ist Unterstützung der Armee bei Verteidigung der Stadt von der Seeseite her und energische Bedrohung der russischen Verbindungslinie durch Beschießung. II. Geschwader, mehrere Kreuzer und Flottillen folgen. „Prinz Adalbert", „Lübeck", 20. Halbflottille kommen mit II. Geschwader. Bei Rixhöft bis Stilo angetriebene Minen deuten auf neue Verseuchung nördlich der Küste.«

6,30 Uhr trat „Thetis" mit hoher Fahrt den Marsch nach Osten an. Zu gleicher Zeit verließ „Stralsund", Kapitän zur See Harder, mit der 17. Halbflottille, Kapitänleutnant Ehrhardt, den Kieler Hafen. Admiral Behring hoffte in weniger als 24 Stunden vor Memel zu stehen. Schon vor Mitternacht (18./19.) erreichte ihn die Nachricht, daß die Russen in Memel eingerückt seien. Er kam also zu spät. Obwohl er nicht hoffen konnte, von See aus die Russen zum Rückzug zu zwingen, marschierte er weiter, vielleicht war er den Entsatztruppen von Nutzen. Tatsächlich versprach sich das Königsberger Generalkommando, wie aus einem der Funksprüche hervorging, von dem Eintreffen der Schiffe einen starken moralischen Rückhalt für die Truppe. Der Admiral schickte „Stralsund", die am 19. März 1 Uhr nachmittags am Sammelplatz, 40 sm westlich Polangen, eintraf, zur Sicherung nach Norden vor. Er selbst lief mit „Thetis" der Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser, Kapitänleutnant Weidgen, entgegen, die durch Seegang aufgehalten worden war. Das Wetter hatte sich verschlechtert, der mit Windstärke 6 bis 7 wehende Ostwind schien noch zuzunehmen. Der Weitermarsch im Kielwasser der Minensucher ging daher so langsam vor sich, daß die Küste nicht mehr bei Tageslicht erreicht wurde. S. M. S. „Thetis" ankerte, die Minensuchdivision mußte unter Land Schutz suchen. S. M. S. „Stralsund" erhielt Befehl, während der Nacht südöstlich Gotland auf- und abzustehen. Der 17. Torpedobootshalbflottille, welche zur Brennstoffersparnis und wegen des Sturmes langsamer marschiert war als „Stralsund", wurde nach Eintreffen eine Sicherungslinie 20 sm nördlich des Ankerplatzes zugewiesen. Die Deckung war nur eine bedingte; scharfe Böen und Schneetreiben zwangen bald den Chef der IX. Flottille, Korvettenkapitän Goehle, welcher mit dem Flottillenboot bei der 17. Halbflottille stand, zu der Meldung, daß die Waffen wegen vollständiger Vereisung nicht gebrauchsfähig seien.

Die Entscheidung Seiner Majestät auf den Vorschlag des Prinzen Heinrich ging am 18. abends in Kiel ein. Sie stellte dem Großadmiral entsprechend seiner ursprünglichen Forderung einige Kleine Kreuzer der II. Aufklärungsgruppe und Torpedoboote zur Verfügung. Das II. Geschwader erhielt nur Befehl, sich bereit zu halten, im Bedarfsfalle unverzüglich unter den Befehl des Prinzen zu treten. Gegen den Vorstoß in die

Alandssee wurde nichts eingewendet. Die Beschießung Libaus sollte unterbleiben, da der zu erwartende Erfolg mit dem Einsatz nicht im Einklang stände. Im Hauptquartier hatte neben dem Operationsplan des Prinzen eine Anregung des Flottenchefs vorgelegen, außer dem II. auch das III. Geschwader mit weiteren leichten Streitkräften in die Ostsee zu entsenden. Die Leitung der Memel-Operationen gedachte Admiral v. Pohl dann selbst zu übernehmen. Die Ausbildung der Verbände und die Pflege des kriegerischen Geistes der Besatzungen fordere das Ausnutzen einer jeden Gelegenheit zur Betätigung[1]). Demgegenüber hatte Kontreadmiral Behncke daran erinnert, daß der eben begonnene U-Bootskrieg dringend und mehr als bisher die tätige Unterstützung der Flotte erfordere. Der Einsatz der Geschwader in der Ostsee verspräche keinen Erfolg, die Vernichtung der russischen Flotte sei jetzt nicht zu erreichen, die Gefährdung durch Küstenwerke, Minensperren, Torpedo- und U-Boote sei dagegen groß. Großadmiral Prinz Heinrich begnügte sich mit „Stralsund" und der 17. Halbflottille. Außerdem sollte „Straßburg" mit der 18. Halbflottille eine Handelskriegsunternehmung nach der Alandssee ausführen. Der Rest der II. Aufklärungsgruppe, der I. Führer der Torpedobootsstreitkräfte auf „Rostock" und die III. Flottille blieben ebenso wie das II. Geschwader in der Kieler Bucht für den Fall, daß die Linienschiffe angefordert werden würden.

Kontreadmiral Behring hatte am 19. März abends nach dem Ankern dem Generalkommando in Königsberg mitgeteilt, er beabsichtige am Morgen 8,30 Uhr Polangen zu beschießen, dessen Zerstörung der Oberbefehlshaber Ost als Wiedervergeltung für das Niederbrennen deutscher Gehöfte angeordnet hatte[2]). Der Funkspruch kreuzte sich mit einem Telegramm der „Operationsleitung bei Memel", welches lautete: „Morgen wird noch keine Unternehmung von der Landseite zum Entsatz von Memel beabsichtigt. Sobald vorgegangen werden soll, erfolgt Nachricht." Das Generalkommando antwortete: „Unsere Operationen gegen Memel beginnen nicht vor dem 22. Bis dahin warten. Weitere Nachrichten an Truppenkommando nördlich der Memel in Tilsit richten." Da hiernach mindestens 48 Stunden Zeit waren, hielt der Admiral es für das richtigste, Kohlen aufzufüllen und mit den Kommandanten der aus dem Westen kommenden Schiffe persönlich Verbindung aufzunehmen. Der Weg nach Neufahr-

[1]) Bemerkung im Kriegstagebuch der Hochseeflotte. Vgl. „Der Krieg zur See", Nordsee Band IV, Seite 56 ff.

[2]) Oberbefehlshaber Ost, abgekürzt Ob. Ost, ist die Dienstbezeichnung des Generalfeldmarschalls v. Hindenburg, nicht zu verwechseln mit Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte, abgekürzt O. d. O.

wasser, dem nächstgelegenen Hafen, war für Kreuzer nicht minensicher und hätte nur in langwieriger Fahrt hinter Minensuchern passiert werden können, daher bestimmte er als Sammelplatz Swinemünde, welches trotz der größeren Entfernung bei Ausnutzung der Geschwindigkeit ebenso schnell zu erreichen sein würde wie Neufahrwasser. Die Hilfsminensuchdivision wurde in ihren Heimathafen entlassen, „Thetis" trat um 6 Uhr vormittags (20. III.) den Rückmarsch nördlich Bornholm nach Swinemünde an, „Stralsund" und die 17. Halbflottille erhielten Befehl, dem Flaggschiff zu folgen. Der Oberbefehlshaber wurde gebeten, die übrigen Streitkräfte ebenfalls nach Swinemünde zu dirigieren.

Der Prinz, beraten von seinem Chef des Stabes, Kapitän zur See Heinrich, billigte die Entblößung der Memeler Gewässer nicht. „Zeitliche Programme können im Kriege nur als Anhalt dienen. Mindestens ein Kreuzer hätte in erreichbarer Nähe bleiben müssen für den Fall, daß der Angriff früher in Fluß kam."[1]) Er ließ an „Thetis" funken:

»„Prinz Adalbert", 20. Halbflottille heute Mittag ab Kiel mit ökonomischer Fahrt nach Küste nördlich von Memel. Marsch auf 56° Breite. „Lübeck", Fregattenkapitän Halm, folgt auf gleichem Wege heute nachmittag. Kommandant „Prinz Adalbert", Kapitän zur See Michelsen, hat Auftrag zur Leitung Unternehmung in Verbindung mit Truppe, ist mit Wahrnehmung der Geschäfte beauftragt während der Abwesenheit Admirals. Hat Anweisung, bei schlechtem Wetter mit Torpedobooten nach Swinemünde zurückzukehren, dann „Lübeck" allein vorzuschicken. II. Minensuchdivision heute vormittag ab Kiel auf dem Marsch nach Danzig. Soll morgen bei Hellwerden ab Leba auf einem navigatorisch sicheren Kurs 2 sm außerhalb 10 m-Linie mit Suchgerät fahren, aus Neufahrwasser Befehl einholen bei Detachiertem Admiral. Ratsam, sie möglichst bald im Osten zu benutzen. Welche Absicht haben Sie mit „Thetis", „Stralsund", 17. Halbflottille?«

An Bord des Flaggschiffes hielt man es für wahrscheinlich, daß der Funkspruch des Prinzen vor Eingang der Bitte Swinemünde betreffend abgegeben, daß somit die Antwort hierauf noch zu erwarten sei[2]). Zwar lagen mehrere Stunden zwischen beiden Telegrammen, aber das ungewöhnlich langsame Arbeiten der FT-Verbindung an diesem Tage, verursacht durch die Vereisung sämtlicher Isolatoren und durch die Überanstrengung des Personals infolge des anhaltend schlechten Wetters, bewog den Admiral zu dieser Annahme. Er ließ sich von seinem Entschluß um

[1]) Aus einem Schreiben des O. d. O. vom 24. März.

[2]) Versehentlich war der Funkspruch nicht als Antwort gekennzeichnet worden.

so weniger abbringen, als eine neue Mitteilung des Generalkommandos erst den 23. als Angriffstag bezeichnete, und meldete als seine Absicht, die Streitkräfte in Swinemünde zusammenzuziehen und seine Flagge wieder auf S. M. S. „Prinz Adalbert", dem eigentlichen Flaggschiff, zu setzen. Der II. Minensuchdivision gab er, schon wegen des herrschenden Sturmes, unmittelbar Befehl, Swinemünde anzulaufen. Schließlich berief er, verantwortungsfreudig wie er war, auch „Prinz Adalbert", „Lübeck" und die 20. Halbflottille dorthin. Der Oberbefehlshaber griff nicht ein, um einer Verwirrung vorzubeugen[1]).

Um Mitternacht (20./21.) ordnete ein Funkspruch des Prinzen die Entsendung eines Schiffes nach Bornholm an, wo zwei Handelsdampfer aufgelaufen sein sollten. Eine Stettiner Reederei hatte für einen ihrer Dampfer, den sie vermißte, um Hilfe gebeten. Da wegen der U-Bootsgefahr Bedenken gegen die Verwendung eines Kreuzers laut wurden, erhielt die 20. Halbflottille, Kapitänleutnant Frhr. Röder v. Diersburg, diesen Auftrag. Sie konnte nur feststellen, daß an ein Bergen der Dampfer, eines schwedischen und eines deutschen, zunächst nicht zu denken war; die Mannschaft befand sich außer Gefahr.

S. M. S. „Thetis" machte nachts um 2,30 Uhr in Swinemünde fest. Bis zum Mittag liefen auch die übrigen Streitkräfte — „Prinz Adalbert" und „Lübeck", die II. Minensuchdivision und drei Boote der IX. Flottille — in den Hafen ein, am Nachmittag folgte die 20. Halbflottille. „V 27" und „S 31" hatten in der Nacht vom 19./20. eine leichte Kollision gehabt und waren deshalb nach Kiel entlassen worden; S. M. S. „Stralsund" ging gleichfalls nach Kiel.

Die Nachrichten über die Lage bei Memel, die den Admiral auf dem Marsche und nach dem Einlaufen erreichten, waren nur dürftig. Auf ein paar Flüchtlingsberichte war nicht allzuviel zu geben. Erfreulicherweise meldete die Marine-Nachrichtenstelle, daß sie sich behelfsmäßig auf der Nehrung bei Schwarzort eingerichtet habe. (Textskizze 1 auf Seite 17.) Demnach rückten die Russen nicht weiter vor. Das Truppenkommando Tilsit hatte angefragt, ob die Flotte den umfassenden Angriff auf Memel durch ein Landungskorps von Nimmersatt oder Polangen aus unterstützen könne, was der Prinz mangels entsprechender Ausrüstung der Schiffe verneinte.

[1]) Der Prinz erkannte im großen und ganzen die Zweckmäßigkeit der getroffenen Maßnahmen an, er war sich dessen bewußt, daß die Operationen nicht im einzelnen vom Kieler Schloß aus geleitet werden konnten, daß dem Seebefehlshaber an Bord weitgehend Selbständigkeit gelassen werden muß. Allerdings war die Berichterstattung seitens des Detachierten Admirals unzureichend gewesen.

Am 21. März, 11,30 mittags, teilte die Kommandantur Swinemünde mit, Generalfeldmarschall v. Hindenburg beabsichtige am nächsten Morgen zwei kriegsstarke Bataillone mit Hilfe der Flotte von Swinemünde aus auf den Kampfplatz zu werfen. Großadmiral Prinz Heinrich hatte starke Bedenken gegen eine solche „mit längerer Seefahrt verbundene Landungsimprovisation in jetziger Jahreszeit an offener Küste", gab aber doch, dem Wunsche des Feldmarschalls folgend, Befehl an den Kontreadmiral Behring, Unterbringungs- und Ausschiffungsmöglichkeiten vorzubereiten. Vier Kreuzer würden in der Nacht in Swinemünde eintreffen, das Lazarettschiff „Schleswig" sei unterwegs, um dem Transport zu folgen; seine Verwendung als Transportschiff kam infolge seines neutralen Charakters natürlich nicht in Frage. Während mit den Vorbereitungen begonnen wurde, schickte Kontreadmiral Behring ein dringendes Telegramm nach Kiel, in welchem er vor dem Landungsunternehmen warnte. Zum mindesten die Unterstützung durch die Linienschiffe schien ihm jetzt erforderlich. Er schreibt in seinem Kriegstagebuch: „Einschiffung und Unterbringung von 2000 Mann mit dem nötigen Gerät auf den Kreuzern sind sehr schwer. Die Kreuzer der Hochseeflotte haben keine Boote[1]). Die Gefechtsfähigkeit der Kreuzer wird durch Einschiffung von je 200 bis 300 Mann bedeutend herabgesetzt. Sechs Leichte Kreuzer und ein Panzerkreuzer sind unter Umständen nicht stark genug, um eine Landung auszuführen und sie gleichzeitig mit der Artillerie zu decken. Eine Landung unter den vorliegenden Witterungs- und Temperaturverhältnissen ist an offener Küste nur in seltenen Fällen in so großem Maßstabe möglich, wie sie hier geplant ist."

Zur Ausführung kam das Unternehmen nicht. Denn um 1,30 Uhr teilte das Truppenkommando Tilsit mit: „Veränderte Lage. Der Gegner zieht ab. Angriff auf Memel bereits heute. Baldiges Erscheinen der Flotte in Gegend Polangen—Nimmersatt und Truppenlandung zwecks Abschneiden des Rückzugs erwünscht." Mit größter Beschleunigung gingen alle Kreuzer und Boote in See. 4,30 Uhr verließ die II. Aufklärungsgruppe, Kontreadmiral Hebbinghaus, gegen Abend die III. Flottille, Korvettenkapitän Hollmann, den Kieler Hafen. Ein Teil der in Swinemünde liegenden Kreuzer und Boote warf 6 Uhr nachmittags los, der Rest folgte in der Nacht oder am anderen Morgen. Die Kohlen-, Wasser- und Ölübernahme der Boote hatte sich hinausgezögert, weil die Einrichtungen dieses Hafens nicht ausreichten; das Öl war bei der Kälte dickflüssig geworden und mußte erst mühsam vorgewärmt werden.

Kontreadmiral Hebbinghaus, dem als dem Rangältesten die Leitung der

[1]) Die Beiboote wurden gewöhnlich der Splitter- und Feuersgefahr wegen in Wilhelmshaven gelassen.

Operationen übertragen war, stand noch im Fehmarn-Belt, als er Befehl erhielt: „Beginn Armeeunternehmung Memel nach neuester Nachricht erst übermorgen. Vor 23. nicht in Sicht Küste kommen wegen überraschenden Auftretens zu Beginn der Unternehmung." Die bis dahin gehaltene hohe Geschwindigkeit war also nicht mehr erforderlich; der Admiral ging auf halbe Fahrt und bestimmte als Sammelplatz für den 22. mittags einen Punkt 25 sm südöstlich Öland. Allzuspät erkannte man in Kiel, daß das Telegramm des Armeeoberkommandos Ost, welches dem letzten Befehl des Prinzen zugrunde lag, überholt gewesen war! Es langte über 24 Stunden später an als die entsprechende vom Truppenkommando Tilsit abgesandte Nachricht, und bestach durch die ausführlichen Weisungen und die Autorität des Urhebers. Inzwischen waren die verschiedenen Versuche des Seebefehlshabers, durch die Küstenfunkstellen mit der Landfront Fühlung zu gewinnen, endlich um 11 Uhr vormittags (22. III.) von Erfolg gekrönt; er erfuhr, daß Memel in der Nacht befreit, und daß schleunige Störung des russischen Rückzugs auf der Straße Memel—Libau erwünscht sei. Wo der Feind genau stand, wußte Tilsit selbst nicht: „Russen nördlich Memel stark verschanzt. Angriff erst nach Erkundung. Näheres wird von Fliegern festgestellt. In Memel deutsche Kavallerie-Division."

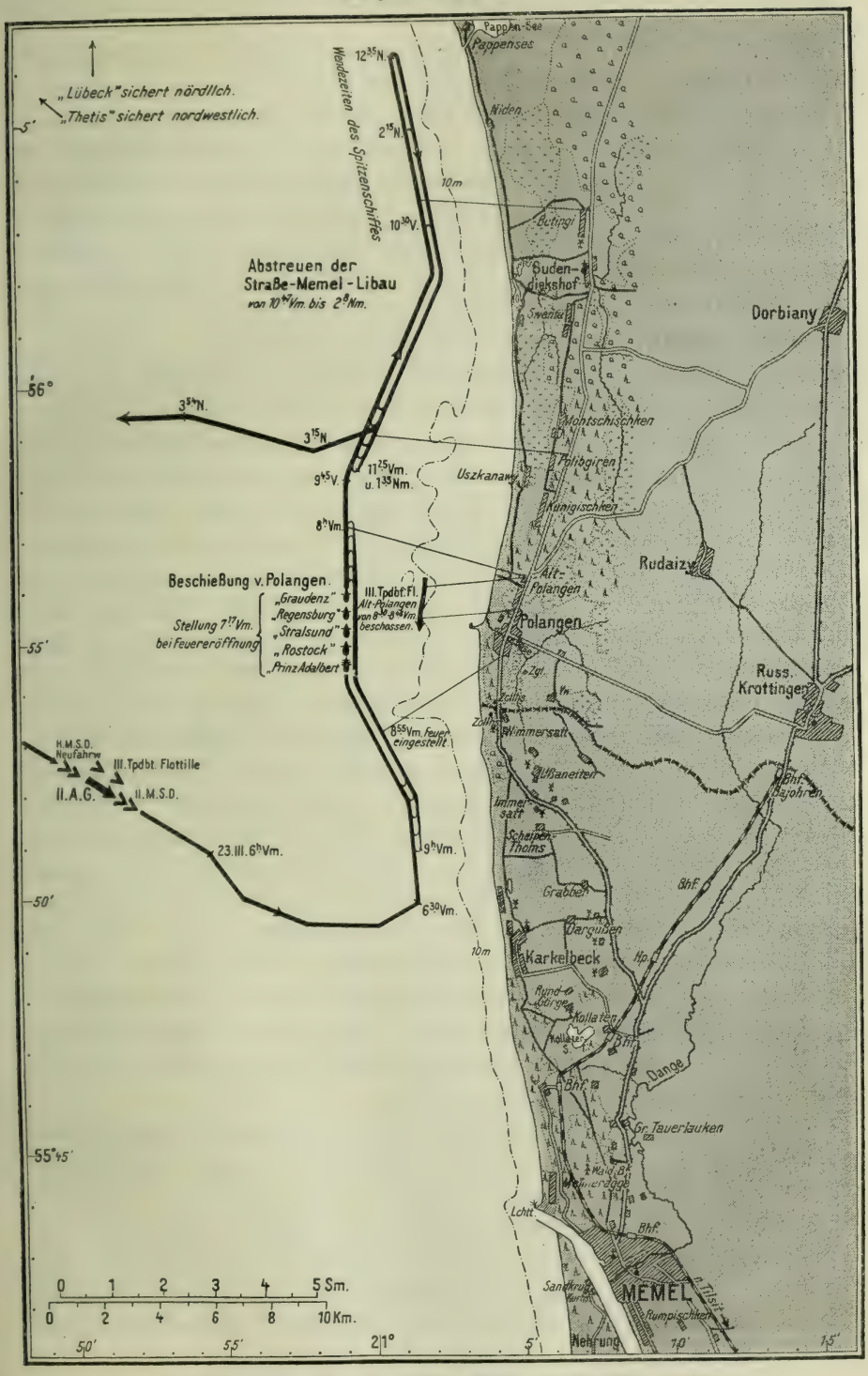
Ohne das Eintreffen der übrigen Streitkräfte abzuwarten, und ohne Rücksicht auf das Wetter (Westwind, Stärke 7), welches ein sicheres Schießen nicht erlaubte, lief der Admiral mit „Graudenz", „Regensburg", „Stralsund" und „Rostock", auf der der I. Führer der Torpedoboots-Streitkräfte, Kommodore Hartog, eingeschifft war, vor. Er hoffte das Fahrwasser dicht unter Land minenfrei zu finden, und fühlte sich gegen U-Boote durch sein überraschendes Auftreten einigermaßen gesichert; einer Warnung des Admiralstabes vom Vormittag, 4 russische U-Boote seien in Tätigkeit gemeldet, schenkte er nicht allzuviel Glauben. Wenn er nur der Truppe, die nun schon tagelang auf den Beistand der Marine wartete, noch vor Einbruch der Dunkelheit von Nutzen sein konnte! Er wußte, daß dem Oberbefehlshaber schnelle und tatkräftige Hilfeleistung besonders am Herzen lag. Während er mit 25—26 sm auf die Küste zulief, suchte er mit Hilfe des Marine-Nachrichtenkommissars Danzig, Oberleutnant zur See Overhues, ein Ziel zu bekommen. Auf seine erste Anfrage hatte er nach 2½ Stunden Antwort: »Russen gehen in nördlicher und nordöstlicher Richtung zurück. Eingreifen heute erwünscht, aber nicht bevor genaue Angabe an „Graudenz" übermittelt ist, bis zu welchem Punkte unsere Truppen stehen.« Um 7 Uhr wurde es dunkel. 5,30 Uhr gelangten die Schiffe in den Sichtbereich der Küste; zeigten sie sich, ohne daß es zu einer Beschießung kam, so war die Anwesenheit der Seestreit-

kräfte verraten und der Vorteil der Überraschung preisgegeben. Bis zu diesem Zeitpunkt mußte also Klarheit geschaffen sein. Trotz aller Bemühungen und der verhältnismäßig guten Verbindung mit Tilsit gelang dies nicht. Erst um 6,40 Uhr kam von der 6. Kavallerie-Division Feuererlaubnis: „Sehr erwünscht, daß heute noch Polangen beschossen wird." Zu der Zeit standen die Schiffe schon wieder auf westlichem Kurse von der Küste ab.

An Aufgaben war nur das Unterfeuerhalten kleiner Ortschaften oder Straßen zu erwarten. Hierfür war eigentlich der Panzerkreuzer „Prinz Adalbert" allein geeignet. Für unmittelbares Eingreifen in den Kampf, etwa am Strande, genügten die leichten Geschütze und Maschinengewehre einiger Torpedoboote. Der Zweck der Teilnahme der II. Aufklärungsgruppe war mit dem Eintreffen der Swinemünder Streitkräfte hinfällig. Andererseits drängte der Abschluß der Übungen, derentwegen II. Aufklärungsgruppe und Flottillen nach Kiel gekommen waren, der Flottenchef wartete auf ihre Rückkehr nach der Nordsee. Kontreadmiral Hebbinghaus beantragte daher funkentelegraphisch, die Operationen den Ostseestreitkräften allein zu überlassen. Der Oberbefehlshaber lehnte jedoch ab, er wünschte die weitere Entwicklung der Lage noch abzuwarten. Kontreadmiral Behring hatte die nach und nach eintreffenden Streitkräfte gesammelt und befand sich nun mit „Prinz Adalbert", „Lübeck", „Thetis", 20. Halbflottille (5 Boote), III. Flottille (11 Boote) und dem Rest der IX. Flottille (3 Boote) auf dem Weitermarsch. Von Neufahrwasser her war die Hilfsminensuchdivision (11 Boote) und die II. Minensuchdivision (14 Boote) seit 5 Uhr nachmittags unterwegs. Sie alle sollten um 5 Uhr morgens auf dem 56. Breitengrad, 20 sm von der Küste, zur II. Aufklärungsgruppe stoßen.

Um 2 Uhr früh (23. III.) hatte Admiral Hebbinghaus eine klare Aufgabe in Händen. Russisch-Krottingen war am Abend genommen, früher als erwartet; in Polangen waren stärkere russische Kräfte gemeldet, die wahrscheinlich zur Festungsbesatzung von Libau gehörten. Bei Tagesanbruch sollte Polangen angegriffen werden, der Marine fiel die Beschießung von See aus zu. Südlich des Ortes durfte nicht geschossen werden, von 9 Uhr an nicht mehr südlich Alt-Polangen. Um der Libauer Garnison den Rückzug abzuschneiden, bat das Truppenkommando ferner, die Straße Polangen—Libau unter Feuer zu halten. Die Straße war in den Seekarten nicht verzeichnet. Voraussichtlich war sie nur an wenigen Stellen einzusehen, Hilfsziele fehlten bei dem gleichförmigen Verlauf der Küste fast ganz. Da nur einzelne Schiffe mit Generalstabskarten ausgerüstet waren, wurde der Verlauf der Straße auf Strand, Ortschaften und Waldstücke der Seekarte aufbauend, durch

Textskizze 1.



Die Beschießung der russischen Küste am 23. März 1915.

Funkspruch bekanntgegeben. Es folgten die Befehle für die Beschießung selbst: II. Aufklärungsgruppe wird in Kiellinie auf nördlichem Kurs vor Polangen geführt; Schiffsabstand 6 hm. „Prinz Adalbert" hängt sich an. II. Minensuchdivision marschiert vor der Spitze, Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser am Schluß; die abgesuchte Fahrstraße wird ausgebojt. Die Halbflottillen fahren U-Bootssicherung seewärts, nördlich und südlich der Linie. „Lübeck" sichert nördlich, „Thetis" nordwestlich des Verbandes in 10 sm Abstand. Es ist beabsichtigt, mit langsamer Fahrt zwischen Polangen und Budendiekshof auf- und abzustehen.

Gegen 6,30 Uhr hat sich der Verband dem Lande bis auf 30 hm genähert. Das Wetter ist schön geworden; der Wind hat abgeflaut, vom Tage vorher ist eine leichte Dünung geblieben. Die II. Minensuchdivision, Kapitänleutnant Doflein, bringt das Gerät aus. Hinter ihr steuern die Kreuzer langsam an der Küste nordwärts. 7 Uhr Signal vom Flaggschiff: „Klar zum Beschießen Polangens. Große Kirche schonen. Sparsam Munition verfeuern. Die drei ersten Schiffe beschießen die Stadt links von der Mühle." An der Spitze Minenalarm! Der Verband stoppt und macht klar zum Ankern. Indessen Wind und See gestatten, die Schiffe mit geringer Fahrt auf Position zu halten. Während die Minensucher die verdächtige Stelle nachprüfen, wird von den Schiffen Polangen beschossen. Die Sonne steht gerade in der Schußrichtung; dennoch liegen die Salven bald am Ziel, eine Anzahl Treffer sind zu beobachten. Aber die Zerstörungen sind anscheinend gering, nur die schwere Artillerie von „Prinz Adalbert" ruft einige Brände hervor. Menschen zeigen sich nicht. Zwischendurch wird der III. Flottille Gelegenheit gegeben, einmal Landziele unter Feuer zu nehmen. Die Beschießung dauert mit einigen Unterbrechungen von 7,17 bis 8,55 Uhr. Bei Entfernungen von 40 bis 70 hm werden insgesamt 70 — 21 cm-Granaten, 170 — 15 cm-Sprenggranaten und etwa 1200 Schuß kleinerer Kaliber, davon eine Anzahl Schrapnells, verfeuert. Um 8 Uhr war die Linie durch Kehrtwendung der einzelnen Schiffe auf der Stelle auf Gegenkurs gelegt worden. Als dann die Minensuchdivision den Weg frei meldet, wendet der Admiral nach Norden zurück, um an den zweiten Teil seiner Aufgabe zu gehen.

Auf der Chaussee, die von der Kommandobrücke kaum, vom Fleckerstand im Krähennest aus streckenweise zu beobachten ist, bewegen sich nur einzelne Trupps und einige wenige Gespanne in Richtung Libau. Schließlich, 10,40 Uhr, gibt der Admiral Erlaubnis, die Straße nördlich von Alt-Polangen sparsam abzustreuen. Hin und wieder feuert einer der Kreuzer. An einem Waldrand glaubt der Fleckeroffizier von „Prinz Adalbert" stärkere Truppenmassen, Artillerie und Kavallerie zu erkennen. Die

Leute heben sich nur schwach von dem dunklen Wald ab, nicht die geringste Bewegung ist zu merken; der Feind ist sich anscheinend seiner Schutzfarbe sicher. Nach den Angaben des Fleckers wird die Batterie eingerichtet und eine Salve gefeuert. Die Wirkung ist augenfällig: eine allgemeine Flucht setzt ein; man schätzt 1500 bis 2000 Mann, die auseinanderjagen.

Bevor der Erfolg ausgenutzt werden kann, weht auf „Graudenz" der Befehl, das Feuer einzustellen. Admiral Hebbinghaus besorgte, daß es sich um eigene Truppen handelte. Obwohl der Ort des Gefechts weit nördlich der für Beschießungen gesperrten Zone lag, hielt er es für ausgeschlossen, daß eine so starke russische Abteilung sich nach der Beschießung Polangens noch an der Küste sehen ließ. Gegen Mittag gingen denn auch Meldungen ein, die auf ein wider Erwarten schnelles Vorrücken der deutschen Verfolger hindeuteten:

11,39 Uhr: „Bitte vorläufig nicht schießen."

12,11 Uhr: „Eigene Kavallerie von Russisch-Krottingen über Rudaizy nach Polangen vorgegangen. Wie weit, noch nicht bekannt. Infanterie marschiert von Russisch-Krottingen direkt auf Polangen. Wie weit gekommen, noch nicht bekannt. Sobald Meldung vorliegt, erfolgt Mitteilung. Vorläufig nicht beschießen, wegen Gefährdung eigener Truppen."

12,58: „Flotte darf im Raum 12 km nördlich Alt-Polangen nicht schießen. Nördlich davon die Straße dauernd unter Feuer nehmen."

1,34 Uhr: „Straße nördlich Polangen freilassen bis Budendiekshof. Letzteres sofort Nord- und Südeingang beschießen."

Als die Schiffe eine halbe Stunde später vor diesem Ort eintrafen und das Feuer eröffneten, wäre beinahe größeres Unheil angerichtet worden. „S 167", das Flottillenboot der III. Flottille, welches mit einer deutschen Kavalleriepatrouille Fühlung bekommen hatte, gab noch rechtzeitig mit F T: „Nicht schießen". Korvettenkapitän Hollmann hatte einen Kutter an Land geschickt und von dem Patrouillenführer die Meldung erhalten, feindliche Streitkräfte seien unmittelbar an der Küste überhaupt nicht gesichtet worden; dagegen sei eigene Kavallerie von den Schiffen beschossen[1]). Daraufhin wurde von jeder weiteren Beschießung abgesehen, obwohl die letzte Anforderung unzweifelhaft keinerlei Verzögerung bei der Übermittlung erfahren hatte. Sie stammte aus Memel von der 6. Kavallerie-Division, mit welcher seit kurzem durch ein in den Hafen eingelaufenes Torpedoboot („S 32") unmittelbare Funkverbindung bestand; trotz einiger

[1]) Es sind vier Mann schwer, zwei Mann leicht verletzt worden. Die sogleich eingeleitete Untersuchung über die Ursachen, die zu der bedauerlichen Verwechslung führten, endete mit der Anerkennung der Schuldlosigkeit der Seestreitkräfte seitens des Oberbefehlshabers Ost.

Bedenken wegen der Zweckmäßigkeit dieser Maßnahme hatte sich der Admiral entschlossen, einer dahingehenden Anregung des Truppenkommandos Tilsit zu entsprechen.

Kontreadmiral Hebbinghaus meldete am Nachmittag den Verlauf der Operationen nach Kiel. Er beantragte von neuem die Zurückziehung der Nordseestreitkräfte, wenn nicht überhaupt weitere gemeinschaftliche Operationen mit der Armee als zu bedenklich aufzugeben wären. Der Oberbefehlshaber stimmte jetzt zu und beauftragte Kontreadmiral Behring mit der Fortführung der Unternehmung; die II. Aufklärungsgruppe und die III. Flottille wurden entlassen.

Am Morgen des 24. März stand S. M. S. „Prinz Adalbert" wieder vor Budendiekshof, gegen Minen und U-Boote durch die II. Minensuchdivision und die 20. Halbflottille gesichert. Die beiden Kleinen Kreuzer hatte der Admiral bis in Höhe von Libau vorgeschoben. Eine besondere Aufgabe für den kommenden Tag hatte er noch nicht erhalten können. Um 7 Uhr vormittags machte Prinz Heinrich ihm von einem Telegrammwechsel mit dem Oberbefehlshaber Ost Mitteilung, woraus hervorging, daß die Operationen zur Befreiung Memels ihr Ende gefunden hatten. Generalfeldmarschall v. Hindenburg bat um Stationierung einiger Kreuzer und Boote in Memel zum Schutz gegen einen neuen Überfall. Großadmiral Prinz Heinrich hatte sich dazu bereit erklärt. Admiral Behring ließ „Lübeck", Fregattenkapitän Halm, und „Thetis", Fregattenkapitän Hildebrand, einlaufen und auf dem Strom ankern. Die drei Boote der IX. Flottille blieben zu ihrer Verfügung, bis zwei Boote der 20. Halbflottille in Danzig Kohlen genommen hatten; dann waren sie nach Kiel entlassen. Den Minensuchdivisionen wurde das Festlegen minenfreier Wege vor Memel und von dort nach Neufahrwasser aufgegeben. S. M. S. „Prinz Adalbert", für den das Memeler Seetief nicht Wasser genug hatte, marschierte mit dem Rest der 20. Halbflottille nach Swinemünde.

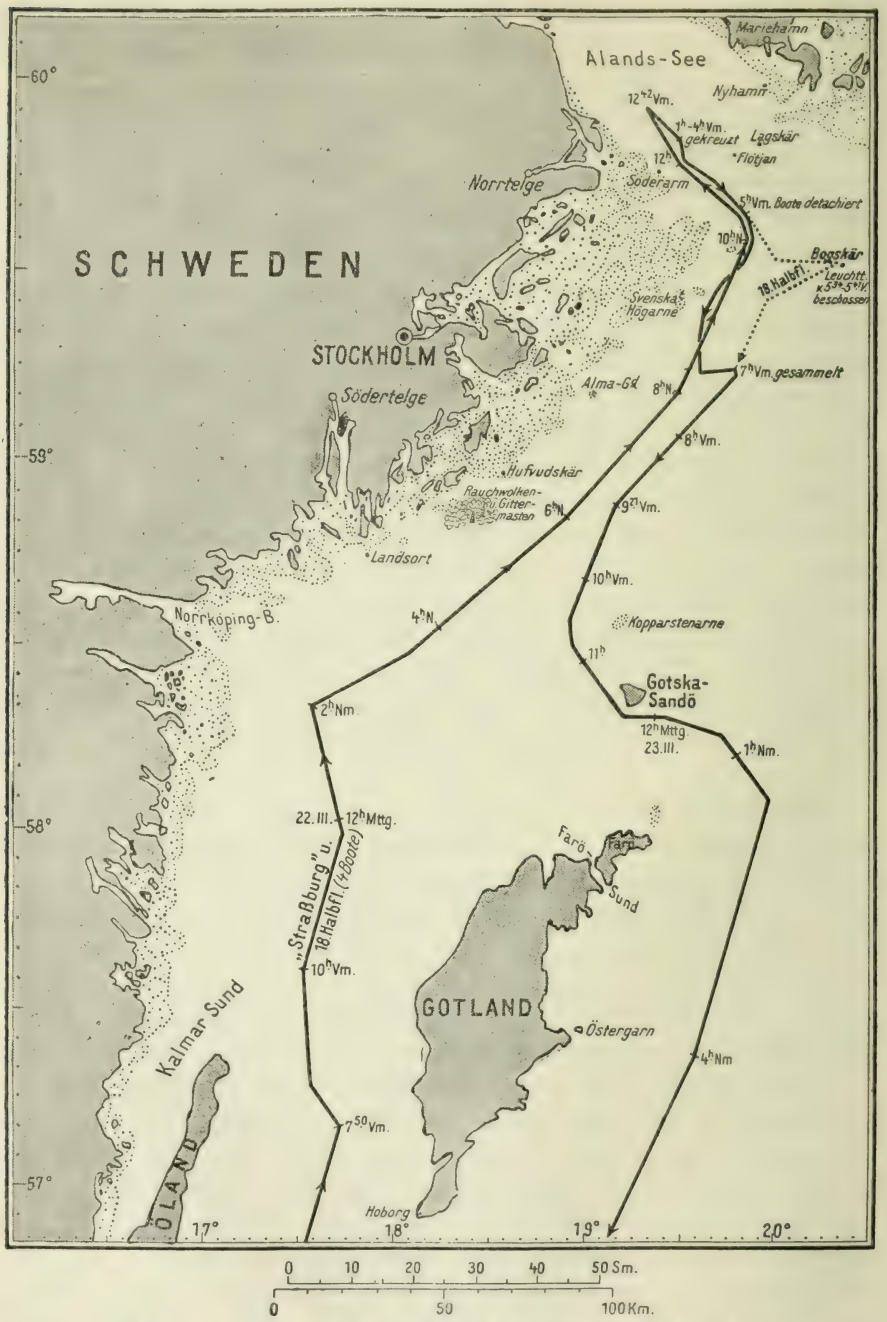
Das harte Schicksal des deutschen Grenzhafens im Nordosten hatte die Ostseestreitkräfte und einen Teil der Hochseeflotte acht Tage lang in Atem gehalten. Alle beteiligten Stellen, von der Kriegsleitung im Großen Hauptquartier bis zum letzten Minensuchboot, bemühten sich, der bedrohten Stadt zu Hilfe zu kommen und sie zu befreien. Wenn die Schiffe trotzdem den Verteidigern und den Entsatztruppen nicht von Nutzen gewesen sind, so liegt das im wesentlichen an der Überstürzung der Ereignisse, die immer wieder die eingeleiteten Maßnahmen über den Haufen warfen. Dem gänzlich unerwarteten russischen Vorstoß konnte die Marine ebensowenig wie die Armee im Augenblick eine wirksame Abwehr entgegenstellen, und bevor der für den Gegenstoß angesetzte Tag gekommen war, räumte

der Feind überraschend das Feld. Unvermeidlich wirkten die Schwierigkeiten, welche die Armee bei dem behelfsmäßigen Aufbau einer neuen Front zu überwinden hatte, in Form von übertriebenen Anforderungen auf die Marine zurück.

Was an Versäumnissen, Mißverständnissen und Irrtümern zur Erschwerung und Verzögerung beigetragen hat, fällt kaum ins Gewicht. Es wäre vielleicht zweckmäßiger gewesen, wenn der Chef des Admiralstabes auf den Vorschlag betreffs der Linienschiffe verzichtet hätte; aber auch dann wäre kein Kriegsschiff zeitig genug eingetroffen, um den Einzug der Russen in Memel zu verhindern. Die Ereignisse gaben dem Prinzen Heinrich recht, der die Rückkehr Admiral Behrings am 20. März nicht billigte und als Ablösung andere Schiffe nach dem Osten schickte. Ein launisches Schicksal hat es aber gefügt, daß die gleiche Nachricht (Angriff erst 23. März), die den Detachierten Admiral in seinem Tun bestärkt hatte, einen Tag später die Fahrt des Admirals Hebbinghaus hemmte. Manche Nachricht, Meldung und Weisung jener bewegten Stunden hält einer kritischen Prüfung auf Klarheit und Vollständigkeit nicht stand. Die Verbindung zwischen Armee und Marine hinter der Front wie vorn bei der kämpfenden Truppe genügte den Anforderungen nicht, im besonderen fehlte es an Erkennungssignalen. Die Zahl der beteiligten Kommandobehörden war zu groß. „Diese Erfahrungen sind nicht umsonst gemacht" bemerkte Großadmiral Prinz Heinrich im Kriegstagebuch. Auf ihnen bauen sich die späteren gemeinsamen Operationen von Heer und Flotte auf.

Mittlerweile war der Handelskriegsvorstoß in die Alandssee zur Ausführung gekommen. S. M. S. „Straßburg", Kapitän zur See Retzmann, und die 18. Halbflottille, Kapitänleutnant Werner Tilleßen, 4 Boote stark, hatten am 19. März vormittags Kiel verlassen, waren aber gegen den Oststurm nicht vorwärtsgekommen. Hinter Gjedser-Riff erlitten die Boote Havarien, Heizräume fielen aus, allzuviel von dem diesmal besonders kostbaren Brennstoff wurde beim Gegenandampfen verbraucht. „Straßburg" mußte sich zur Umkehr entschließen. Am 21. März ging die Gruppe von neuem in See, und planmäßig stand sie am folgenden Tage bei Hellwerden vor der Enge Öland-Gotland. (Textskizze 2.) Um nicht erkannt zu werden, hielt sie sich in der Mitte, aber eine Reihe von Dampfern kreuzte ihren Kurs, und ein verdächtig lebhafter Funkverkehr schwedischer Bord- und Küstenstationen setzte ein. 10 Uhr abends (22. III.) nahm S. M. S. „Straßburg" Kurs in die Alandssee hinein. Die Halbflottille folgte jetzt im Kielwasser, nachdem sie tagsüber als U-Bootssicherung um den Kreuzer herum gestanden hatte. Eins der Boote glaubte

Textskizze 2



S. M. S. „Straßburg" in der Alandssee am 22./23. März 1915.

eine Rauchwolke zu bemerken, gleichzeitig waren im Funkraum die Zeichen einer englischen und zweier russischen Bordstationen zu hören. Wenn man auch nicht mit schweren Streitkräften rechnete, so konnte es sich doch um Torpedoboote handeln, von denen sicher eine Anzahl in den eisfreien Häfen des Schärengebiets fahrbereit war. Ein kurzer Vorstoß in der angegebenen Richtung blieb ergebnislos. Von 1 bis 4 Uhr nachts kreuzte „Straßburg" mit zwei Booten östlich Söderarm, die andere Rotte nördlich davon, so daß beide Einfahrten nach Stockholm beobachtet wurden. Keinerlei Fahrzeuge wurden gesichtet; entweder war die der Unternehmung zugrunde liegende Annahme, daß die Schiffahrt zum Überqueren der Alandssee die Nächte benutzte, unrichtig, oder der Feind war gewarnt. Als es im Osten dämmerte, trat Kapitän zur See Retzmann den Rückmarsch an. Längeres Verweilen schien zwecklos, auch rechnete er mit dem Auftreten von U-Booten. Die 18. Halbflottille ging noch an Bogskär heran, um zu sehen, ob der im September ausgehobene russische Beobachtungsposten wieder besetzt war. Man hatte nicht den Eindruck; als einige Schüsse auf den Leuchtturm abgegeben wurden, rührte sich nichts.

Während sich der Verband seinen Weg durch lose Eisfelder bahnte, kamen auf der Höhe von Hufvudskär Steuerbord voraus Rauchwolken in Sicht. Die zugehörigen Schiffe standen unter der Kimm, aus dem Krähennest stellte man bei zweien Gittermasten, bei zwei anderen schrägstehende Masten fest; eins der letzteren hatte mehrere Schornsteine und schien Blinksignale mit dem Scheinwerfer zu geben. Die Schiffe fuhren wechselnde Kurse mit hoher Fahrt. Da in der schwedischen Marine Gittermasten nicht gebräuchlich waren, kamen die beobachtenden Offiziere zu dem Schluß, daß es sich nur um zwei der neuen russischen Großkampfschiffe und zwei Kreuzer der „Bogatyr"-Klasse handeln könne. Als auch noch die Abgabe eines Funkspruchs durch zwei russische Stationen gestört wurde, glaubte man fest, daß es der Feind war, der hier den deutschen Handelsstörern auflauerte. Hätten die Torpedoboote noch reichlich Brennstoff gehabt, wäre Stärke und Vorhaben des Gegners näher erkundet worden, so aber wich „Straßburg" aus und kehrte östlich Gotland nach Kiel zurück, wo sie am 24. März nachmittags anlangte. Die Torpedoboote wurden bei Bornholm entlassen, um in Swinemünde Kohlen und Öl zu ergänzen.

Die Nachricht von dem Auftreten feindlicher schwerer Streitkräfte blieb ohne Wirkung. Kontreadmiral Hebbinghaus ließ sich in seinen Operationen vor Memel nicht stören, er hielt nicht einmal für nötig, eine Sicherung gegen Gotland vorzuschieben. „Sobald Feind sich hier zeigt, sofortiger schärfster Torpedoangriff aller Kreuzer und Boote geplant." Eine Flottille vorstoßen zu lassen, erlaubte der Kohlenvorrat der

Torpedoboote nicht. Großadmiral Prinz Heinrich, welcher durch einen Fehler bei der Nachrichtenübermittlung erst nach Rückkehr der „Straßburg" Kenntnis erhielt, setzte die stärksten Zweifel in die Zuverlässigkeit der Beobachtung. Immerhin war sie für die Ostseekriegführung von so einschneidender Bedeutung, daß der Großadmiral lebhaft bedauerte, daß „Straßburg" nicht näher herangegangen war. Als die Meldung in den Stockholmer Nachrichten der folgenden Tage nicht die geringste Stütze fand, hielt er eine Täuschung für erwiesen. Tatsächlich hat die Baltische Flotte erst Ende April ihre Bewegungsfreiheit wiedererlangt. Was „Straßburg" beobachtete, waren Dampfer, deren Masten durch die in der Ostsee nicht seltene Luftspiegelung verzerrt waren.

Die Unternehmung ließ die Schwierigkeiten erkennen, die sich aus der gelegentlichen Verwendung von Nordseestreitkräften ergaben. Diese waren gewohnt, dem Engländer gegenüber Vorsicht und Zurückhaltung zu üben; in der Ostsee setzten sich die Schiffe stets ein, um die Russen über die eigene Schwäche zu täuschen. Die fremden Führer und Kommandanten waren nicht in alle Ziele und Nebenaufgaben des Kriegsschauplatzes eingeweiht, wie es der Großadmiral bei den eigenen Untergebenen gewohnt war. Bis zu einem gewissen Grade war ein Ausgleich möglich, indem immer die gleichen Streitkräfte zur Verstärkung herangezogen wurden. Dies begegnete aber technischen Schwierigkeiten und lief den Bedürfnissen der Hochseeflotte zuwider, die bestrebt war, möglichst vielen ihrer Offiziere und Besatzungen durch gelegentliche Verwendung in der Ostsee Anregung und Abwechslung zu bieten. Admiral v. Pohl nahm die Meldung der „Straßburg" sogar zum Anlaß, eine Unternehmung der gesamten Hochseestreitkräfte in die russischen Gewässer vorzuschlagen. Er fand aber nicht die Zustimmung des Chefs des Admiralstabes[1]).

[1]) Vgl. „Der Krieg zur See", Nordsee Band IV, Seite 56 ff.

Kapitel 2.

Operationsplan und Neuformierung der Streitkräfte.

Ende März brachte Großadmiral Prinz Heinrich seine Überlegungen, in welcher Weise die Ostseestreitkräfte in dem kommenden Kriegsabschnitt die ihnen gestellte Aufgabe lösen sollten, in Form einer Denkschrift an den Kaiser zum Abschluß. Da sie einen guten Überblick über die Lage verschafft, wie sie sich im Frühjahr 1915 der deutschen Führung darbot, soll sie im Wortlaut wiedergegeben werden. Kürzungen sind nur vorgenommen, wo es sich um Einzelheiten handelt, die an anderer Stelle Erwähnung finden.

Denkschrift des Oberbefehlshabers der Ostseestreitkräfte
vom 25. März 1915.

I. Beurteilung des Gegners.

a) Seine Bereitschaft.

Linienschiffe: „Slawa", „Zessarewitsch", „Imperator Pawel I.", „Andrei Perwoswanni" unverändert gegen Herbst 1914. Die vier neuen Ganguts werden nach Urteil des Marineattachés (in Stockholm) in diesem Sommer nicht gefechtsbereit.

Panzerkreuzer: „Rurik", „Admiral Makaroff" und „Bajan" unverändert gegen Herbst 1914. „Gromoboi" und „Rossija" kommen für Offensivunternehmungen kaum in Frage.

Ungeschützte Kreuzer: „Diana", „Awrora", „Oleg" und „Bogatyr". Nur die beiden letzteren können wegen ihrer Geschwindigkeit (über 20 sm) lästig werden.

Streuminenschiffe: „Amur" und „Jenissei" sind tätig und verwendungsbereit, ebenso muß mit „Wolga" gerechnet werden.

b) Schlüsse aus dem bisherigen Verhalten.

Mit Minenunternehmungen und anscheinend auch mit U-Bootsvorstößen haben die Russen im Laufe des Winters eine steigende Tätigkeit gezeigt. Da sie verschiedentlich Erfolg hatten, werden sie versuchen, damit in erhöhtem Maße fortzufahren. Die Ausdehnung und die

Minenzahl der gelegten Sperren lassen darauf schließen, daß sie zum Teil durch die genannten Minenschiffe gelegt sind. Mit zwei Ausnahmen (Arkona und Stolpe-Bank) sind die Sperren in größerem Abstande von unserer Küste gelegt[1]).

Allem Anschein nach sind russische U-Boote bis in die Nähe von Bornholm, vielleicht sogar bis zum Sund vorgedrungen. Angriffe auf unsere Handelsschiffahrt sind zu erwarten, haben vielleicht schon begonnen. Libau scheint zum U-Bootsstützpunkt entwickelt.

Russische Torpedoboote sind in den Küstengewässern zwischen Hela und Memel gesehen.

c) Unterstützung des Gegners durch England.

Ziemlich sicher ist nur noch 1 Boot der E-Klasse in der Ostsee, außerdem noch 2 bis 3 Boote der D-Klasse. Wenn die letzteren Libau zum Stützpunkt haben, so liegt die Ostsee bis zur Kieler Bucht in ihrem Aktionsbereich.

Man muß damit rechnen, daß ein kurzer Vorstoß kleiner englischer Kreuzer durch den Sund erfolgen kann. Die Beschießung von Warnemünde und Aufrollen der Sundbewachung wäre ein begehrenswertes Objekt, das sich innerhalb der hellen Stunden eines Tages erledigen ließe.

Der Durchbruch durch Großen und Kleinen Belt kann kaum sehr überraschend kommen und erfordert Einsatz. Er ist in jedem Falle von Kiel aus zu flankieren. Die Wahrscheinlichkeit ist nicht groß, daß er unternommen wird, ehe ein ernsteres Gefecht in der Nordsee stattgefunden hat.

Im ganzen kann angenommen werden, daß die Russen mit den Linienschiffen nur dann einen Vorstoß gegen die deutsche Küste unternehmen, wenn diese Operation in strategischer Verbindung mit englischen Absichten steht. Daher muß jede Detachierung gegen die Russen in solchem Falle entweder in sich sehr stark gemacht werden, oder es muß eine starke Deckung in Kiel klar liegen.

II. Unsere Ziele.

Der O-Befehl vom 1. August[2]) besteht unverändert fort, das heißt, es soll mit kleinen Mitteln und kleinen Aufgaben im offensiven Sinne

[1]) Welche feindlichen Sperren bis dahin bekannt waren, ist aus Karte 1 zu ersehen. Dort ist auch eine Zusammenstellung aller russischen Minenunternehmungen des Winters 1914/15 aufgenommen.

[2]) Gemeint ist der Operationsbefehl für die Ostsee vom 30. Juli 1914, welcher als Hauptaufgabe bezeichnete, „die etwaige Offensive der Russen soviel als möglich zu stören". Vgl. „Der Krieg zur See", Ostsee Band I, Seite 29.

den Russen der Entschluß zur Offensive gehemmt werden. Die Russen werden eine umfassende Ausbildung ihrer großen Schiffe betreiben müssen. Sie sind dabei auf gute, schnelle Verbindung mit Reval, Helsingfors und Kronstadt angewiesen. Das Übungsgebiet wird gedeckt sein durch Minensperren, U-Boote und vorgeschobene leichte Streitkräfte, die ihre Stützpunkte in Lappwik, Hangö, den Alandsinseln und im Moonsund haben. Gegen letztere Streitkräfte können sich Angriffschancen für unsere Kreuzer und Torpedoboote ergeben, während die weiter innen im Finnischen Meerbusen gelegenen Übungsplätze von unseren U-Booten aufgesucht werden müßten.

Die Aufgabe der Kreuzer und Boote wird demnach sein, die russischen Gewässer zu beobachten und geduldig auf eine günstige Gelegenheit, Streitkräfte des Feindes zu fassen, zu warten.

Trotzdem werden wir nicht verhindern können, daß feindliche U-Boote und Minenleger zu Offensivunternehmungen aus dem Finnischen Meerbusen ausbrechen. Auch bei Libau nicht. Wir müssen ihnen aber diese Unternehmungen in höherem Maße erschweren als bisher. Das macht erwünscht, auch noch östlich Bornholm eine dauernde Bewachung zu haben.

Die Generalidee unserer Aufgabe weist darauf hin, Kreuzer und Boote möglichst weit an den Feind bis in den Finnischen Meerbusen heranzuschieben, um rechtzeitig Meldung von bedrohlichen Bewegungen seiner großen Streitkräfte zu erhalten. Da wir einen Stützpunkt für große Schiffe in Danzig erst im Laufe des Sommers erhalten, auch nur für Schiffe der „Deutschland"-Klasse ausreichend, wird diese Notwendigkeit der Fernaufklärung um so dringlicher. Diese Beobachtung am Finnischen Meerbusen muß aus dem gleichen Grunde möglichst dauernd sein.

Weiter kommen als Ziele noch hinzu die Minenunternehmungen (offensiver und defensiver Art) und die Sicherungsmaßnahmen an der eigenen langen Küste (Swinemünde—Memel 320 sm). Zu letzteren gehören auch die Minensuch- und Räumarbeiten und die Maßnahmen zur Verhinderung feindlicher Minen- und U-Bootsunternehmungen.

III. Kräftebedarf.

1. Westliche Ostsee.

Die Streitkräfte genügen für den Bewachungs- und Meldedienst, sind jedoch zur Abwehr eines Durchbruchs auch leichter Streitkräfte zu schwach.

2. Östliche Ostsee.

Es stehen zur Verfügung: 1 Panzerkreuzer, 3 Kleine Kreuzer, 6 Torpedoboote, 1 Minensuchdivision, 2 Hilfsminensuchdivisionen, 4 Vorpostenboote. Diese Streitkräfte reichen nicht mehr, seit der Feind mit Minen- und U-Bootsunternehmungen eine sehr lebhafte Tätigkeit entfaltet. Bereits bei rein passivem Verhalten der Russen war ihre Beanspruchung außerordentlich groß, wie aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich.

Beanspruchung der Ostseestreitkräfte.

Von Kriegsbeginn bis 31. Januar 1915 (184 Tage).

Schiff		See-tage[1])	Maschinen-umdrehungen	Wegstrecke sm	Kohlen-verbrauch t
„Prinz Adalbert"		106	2 910 569	8 686	9 804
„Augsburg"		106	21 430 034	21 867	11 683
„Lübeck"		75	19 099 210	12 818	5 895
„Thetis"		79	4 987 233	11 083	4 882
„Amazone"		108	7 690 523	16 902	6 101
„Undine"		92	5 448 001	12 107	5 380
„Gazelle"		84	6 488 279	14 746	5 322
Torpedoboot „T 113"	IV. Torpedoboots-Flottille	99	7 586 298	11 239	2 162
= „S 120"		104	8 466 262	14 124	1 714
= „S 121"		106	7 669 840	12 783	2 171
= „S 122"		54	2 634 420	4 391	1 145
= „S 123"		87	6 595 065	10 992	1 615
= „S 126"		119	8 742 510	14 571	2 098
= „S 128"		125	7 946 225	13 244	2 116
= „S 129"		112	8 217 340	13 696	1 877
= „S 130"		108	8 054 200	13 424	1 890
= „S 131"		88	6 178 625	10 298	1 784
= „Carmen"		89	9 274 756	11 593	693
= „G 132"[2])	20. Halb-flottille	66	6 067 787	10 113	1 439
= „G 133"[2])		62	5 926 725	9 878	1 552
= „G 134"		94	7 613 395	12 689	2 583
= „G 135"[2])		58	5 648 200	9 414	1 628
= „G 136"[2])		46	5 733 730	9 566	1 576

Für die Aufgaben in der östlichen Ostsee werden folgende Schiffe und Torpedoboote als untere Grenze für nötig gehalten:

a) Schiffe. Für Fernunternehmungen am Finnischen Meerbusen genügt an Geschwindigkeit nur „Augsburg". Die Notwendigkeit der dauernden Beobachtung des Finnischen Meerbusens ist schon

[1]) Länger als drei Stunden in See. — [2]) In Dienst seit Mitte September 1914.

betont. Da ein zweiter Kleiner Kreuzer mit gleicher Geschwindigkeit nicht zur Verfügung steht, muß die Ablösung durch Gefechtskraft ausgleichen, was ihr an Geschwindigkeit fehlt. Dazu stehen „Prinz Adalbert", „Lübeck", „Thetis" zur Verfügung. Gegen „Rurik", „Admiral Makaroff" und „Bajan", auch ohne „Oleg" und „Bogatyr", reicht die Gefechtskraft nicht aus. Einen Mißerfolg im offenen Schiffskampf gegenüber den Russen müssen wir unter allen Umständen vermeiden; daher bleibt nichts anderes übrig, als diese Kreuzergruppe zu verstärken. Durch Zuteilung von „Roon" und „Prinz Heinrich" würde sich das Kräfteverhältnis (Breitseite) gegenüber den russischen Kreuzern folgendermaßen stellen:

„Roon"	2–24 cm,	„Rurik"	4–25,4 cm,
„Prinz Adalbert" . .	8–21 cm,	„Admiral Makaroff" .	8–20,3 cm,
„Prinz Heinrich" . .	15–15 cm,	„Bajan"	20–15 cm,
„Lübeck"	10–10,5 cm,	„Oleg"	10–12 cm,
„Thetis"	unterlegene Geschwindigkeit.	„Bogatyr"	überlegene Geschwindigkeit.

In diesem Vergleich müssen wir die Imponderabilien zu unseren Gunsten einsetzen, wozu wir wohl berechtigt sind.

b) Torpedoboote.

1. Zu Offensivunternehmungen. Den nach dem Finnischen Meerbusen entsandten Schiffen müssen Torpedoboote beigegeben werden zur Erhöhung ihrer Kampfkraft, zur U-Bootssicherung und zum Minenschutz. Dazu sind zur Zeit nur sechs Boote verfügbar. Die Zahl der Boote muß auf dreizehn gebracht werden.

2. Für den Sicherungsdienst an der eigenen Küste. Für den Patrouillendienst östlich Arkona stehen zur Zeit keine Torpedoboote zur Verfügung. Die fast vollkommene Entblößung der Küste ist durch starke Beunruhigung und erhebliche Verluste der Handelsschiffahrt teuer erkauft. Hier ist mindestens eine Flottille notwendig. Sehr erwünscht wären auch UB-Boote, soweit sie in Flandern nicht gebraucht werden[1]).

IV. Vorschläge für Gliederung und Befehlsverhältnisse.

Es wird in der östlichen Ostsee ein Verband der Aufklärungsstreitkräfte gebildet, der selbständig neben die im Westen bestehende Küstenschutzdivision tritt. Stützpunkt neben Swinemünde Neufahrwasser[2]).

[1]) UB-Boote sind U-Boote eines kleineren, besonders für den Küstenschutz geeigneten Typs. Von den 17 ersten im Bau befindlichen Booten (125 t) waren vorläufig 9 für Flandern bestimmt.

[2]) Es folgt eine Aufzählung der dem neuen Verband zuzuteilenden Schiffe und ein Vorschlag zu Stellenbesetzungen; vgl. Seite 30 und 42.

V. U-Boote.

Offensiv-U-Boote stehen, da „U 25" und „U 26" an die Hochseestreitkräfte abzugeben sind, nicht mehr zur Verfügung. „U 3", „U 4", „U A" sind nur beschränkt verwendungsbereit. Ich halte es für dringend notwendig, daß, sobald die Eisverhältnisse im Finnischen Meerbusen U-Bootsvorstöße erlauben, wieder mindestens drei Offensiv-U-Boote zur Verfügung gestellt werden. Wenn es gelingt, auf dem Übungsgebiet der Russen im Finnischen Meerbusen ein Linienschiff zu vernichten, werden die deutschen Küsten vor einem Angriff russischer schwerer Streitkräfte bewahrt bleiben.

VI. Zusammenfassung der Anträge.

Zu den Ostseestreitkräften treten neu hinzu:
Panzerkreuzer „Roon" und „Prinz Heinrich"[1]),
4 Torpedoboote[2]),
eine Flottille zum Küstenschutz und Patrouillendienst östlich Arkona,
3 U-Boote, sobald die Eisverhältnisse im Finnischen Meerbusen Offensivunternehmungen gestatten,
6 UB-Boote.

In einem diese Denkschrift begleitenden Anschreiben an den Chef des Admiralstabes wurden die einzelnen Anträge erläutert und als dringend betont. 14 Tage später konnte der Oberbefehlshaber sie auch noch persönlich vertreten, da er vom Kaiser in das Große Hauptquartier berufen wurde. Der Abgabe von „Roon" und „Prinz Heinrich" an die Ostsee hatten inzwischen sowohl der Chef des Admiralstabes wie der Flottenchef zugestimmt, da beide, im Gegensatz zum Stellvertretenden Chef des Admiralstabes, diesen alten und langsamen Panzerkreuzern im Rahmen der Flotte keinen großen Wert mehr beimaßen. Der Ausbau der 20. Halbflottille zu einer verstärkten Flottille ging ebenfalls durch. Die Neuaufstellung einer Flottille für den mittleren Teil der Ostsee ließ sich vorläufig nicht ermöglichen, es hätte denn der Hochseeflotte eine Flottille entzogen werden müssen. Von den neuen UB-Booten blieben voraussichtlich einige für die Ostsee übrig, aber die großen U-Boote wurden sämtlich für den Handelskrieg gebraucht. Immerhin wurde dem Prinzen zugesagt, daß ihm gelegentlich für eine Fernunternehmung ein Boot überlassen werden sollte.

[1]) Diese beiden waren die letzten Schiffe ihrer Art, die noch — als III. Aufklärungsgruppe — in der Hochseeflotte Dienst taten.

[2]) Die drei übrigen sollten in der westlichen Ostsee freigemacht werden.

Schließlich fand auch die vorgeschlagene Organisationsänderung die Allerhöchste Genehmigung, so daß der Großadmiral nahezu alle seine Ziele erreichte.

Nicht so erfolgreich war er in einer anderen Frage, die ihm sehr am Herzen lag. Er hatte in dem Anschreiben zur Denkschrift den alten Plan eines Unternehmens gegen Libau wieder aufgenommen[1]). Ausführlich wurde geschildert, aus welchen Gründen sein Bestreben, die militärischen Anlagen durch eine Beschießung gründlich zu zerstören und die Hafeneinfahrten ganz und gar zu verblocken, bisher nie zum Ziele geführt hatte. Zweimal, im November und im März, hatte die Kriegsleitung mit einem Verbot eingegriffen, weil der Erfolg den Einsatz nicht lohne. Der Prinz suchte diese Einstellung zu erschüttern: „Es ist außer Zweifel, daß Libau zeitweise als Stützpunkt für U-Boote gedient hat und wahrscheinlich noch dient; es ist nicht ausgeschlossen, daß auch Minenunternehmungen von dorther angesetzt sind. Die Werftanlagen stellen noch immer erhebliche militärische Werte dar, der Betrieb der Stacheldrahtfabrik, der einzigen in Rußland, war nur einmal im November für kurze Zeit unterbrochen. Daß die Russen selbst die Festung für wertvoll halten, geht aus der Aufstellung von Batterien und der Wiederbelegung der Stadt mit einer Garnison hervor. Die im November vorgenommene Blockierung der Einfahrten ist nur von kurzer Dauer gewesen; es ist den Russen gelungen, die mit Kohlen beladenen Blockschiffe so weit fortzuräumen, daß eine Passage wieder möglich wurde. Die gänzliche Blockierung durch Schiffe mit Zementladung in Verbindung mit einem kräftigen Bombardement ist dringend erwünscht. Falls die Kriegsleitung auch weiterhin auf dem Standpunkt steht, daß Linienschiffe zu kostbar sind, beabsichtige ich die Beschießung mit den drei Panzerkreuzern durchzuführen."

Im Admiralstab war man dagegen der Meinung, daß es selbst bei Aufwendung größter Mittel nicht möglich sei, die Hafenanlagen für U- und Torpedoboote gänzlich unbrauchbar zu machen. Im übrigen hätten schon die Russen zu Beginn des Krieges die Werkstätten und Lager zerstört. Die militärisch wichtigen Anlagen seien auf so großem Raum verteilt, daß die Beschießung mehr Munition erfordern würde, als bei der Schwierigkeit der Ersatzfrage zu verantworten sei. Die lückenlose Sperrung der drei Einfahrten werde kaum gelingen, und die Minen- und U-Bootsgefahr sei nicht zu unterschätzen. Schließlich hatte der Kaiser sich bei einer früheren Gelegenheit dahin geäußert, daß Libau als eine fast rein deutsche Stadt

[1]) Vgl. Seite 9 und „Der Krieg zur See", Ostsee Band I, 2. Auflage, Seite 227, 235 ff., 276.

nach Möglichkeit geschont werden solle, daß ein Bombardement daher nur zu unternehmen sei, wenn eine zwingende Notwendigkeit vorliege. Admiral Bachmann zog den Plan des Prinzen Heinrich nochmals in Erwägung, weil zufällig in diesen Tagen Nachrichten — eine Gefangenenaussage und eine Fliegermeldung, die sich später als falsch erwiesen — den Hafen von neuem als U-Bootsstützpunkt erscheinen ließen. Ihm schien die gründliche Zerstörung nur mittels eines Landungskorps ausführbar; nicht nur Infanterie, Artillerie und Pioniere würden notwendig sein, sondern auch eine größere Transportflotte. Ein derartiger Aufwand war nicht gerechtfertigt, es sei denn, daß auch die Armee an einer solchen Landung Interesse hatte. Als während der Memel-Unternehmung der Plan auftauchte, zwei Bataillone nach Kurland zu überführen, hatte der Admiralstab gleich deswegen angefragt. General v. Falkenhayn hatte aber zur Antwort gegeben, ein Landungsunternehmen gegen Libau sei vorläufig nicht in Aussicht genommen[1]). Unter diesen Umständen lehnte der Chef des Admiralstabes es endgültig ab, die Unternehmung gegen Libau zu unterstützen. Merkwürdigerweise findet sich in den Erörterungen nirgends der Gedanke, daß der Hafen noch einmal für die eigenen Seestreitkräfte von Nutzen sein könnte.

An der Front stand vorläufig die Sicherung Memels im Vordergrunde. „Lübeck" und „Thetis" hielten sich bereit, im Falle einer Wiederholung des russischen Angriffs bestimmte Straßenkreuzungen durch indirektes Feuer zu beschießen; Hilfsbeobachter und Flugzeuge sollten die Feuerleitung unterstützen. Die Hauptsache blieb, daß die Schiffe eine starke moralische Stütze für Truppe und Bevölkerung darstellten. Um einem Überfall seitens russischer Panzerkreuzer nicht machtlos gegenüberzustehen, bat Fregattenkapitän Halm, ein U-Boot nach Memel zu verlegen. Ein solches war zur Zeit nicht verfügbar, wurde ihm aber für Mitte April in Aussicht gestellt. Prinz Heinrich beabsichtigte außerdem ein paar ältere Schiffe oder Küstenpanzer mit schwerer Artillerie als schwimmende Batterien nach Memel zu legen. Die Frage der Sicherung des Hafens

[1]) Die Oberste Heeresleitung fügte jedoch hinzu, es könne jederzeit der Transport von Truppen über See notwendig werden, und bat um Bereitstellung von Transportfahrzeugen und Ausschiffungsgerät, bemessen für eine gemischte Brigade, d. h. für 6 Bataillone, 1 Schwadron, 3 Batterien, 1 Pionierkompanie. Vorarbeiten dazu waren schon seit dem Herbst im Gange, wobei die Seetransportabteilung des Reichs-Marine-Amts mit dem Pionierbataillon Harburg Hand in Hand arbeitete. Nunmehr wurden sieben größere Beutedampfer in Hamburg als Truppentransporter hergerichtet und im Mai nach Danzig überführt.

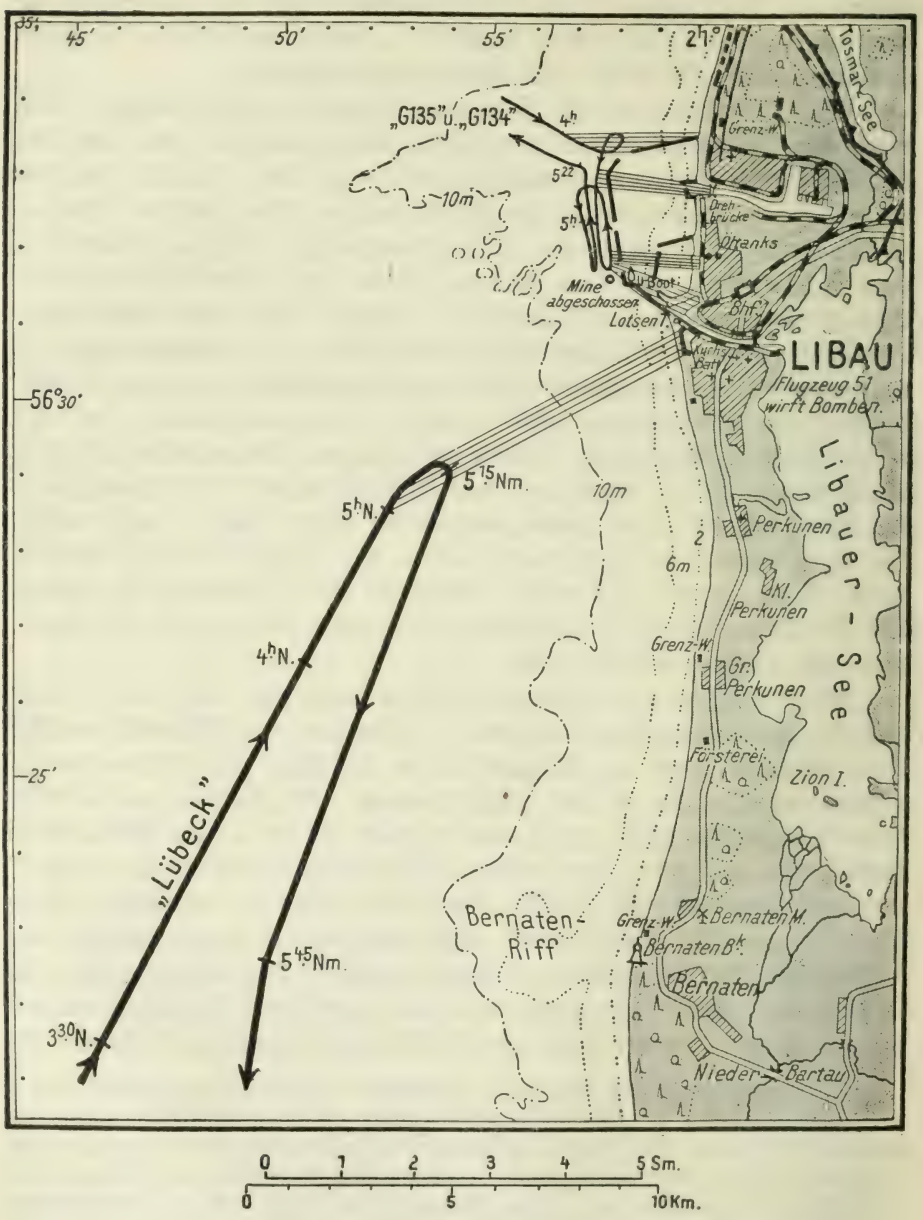
bereitete einige Sorge; als Anfang April die Torpedoboote zusammen mit „Thetis" nach dem Westen abberufen wurden (vgl. Seite 4), standen sogar nur Fischdampfer der Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser zur Verfügung. Der Kommandant S. M. S. „Lübeck" hatte daher das Flugzeugmutterschiff „Glyndwr" aus Danzig herangezogen[1]).

Sein Vertrauen auf die Fliegerwaffe wurde nicht getäuscht. Auch wenn das Thermometer weit unter Null zeigte, ging Ein- und Aussetzen der Maschinen, Start und Anwassern glatt vonstatten. Trotz Wolken und Schneegestöber blieben die Flieger selbst in großen Höhen mehrere Stunden in der Luft. Regelmäßig flog bei Hellwerden ein Flugzeug Aufklärung nach Nordwesten. Auf dem Rückweg wurde der Küstenstrich auf feindliche Truppenbewegungen beobachtet. Einmal drang ein Seeflugzeug, Oberbootsmannsmaat Bachmann und Fähnrich zur See Günther Schwarz, ungeachtet des Abwehrschießens und der Unmöglichkeit, bei einer Beschädigung oder Motorstörung niederzugehen, 40 km landeinwärts vor und brachte wichtige Meldungen über die Belegung des Hinterlandes mit. Fast täglich wurde Libau überflogen, um festzustellen, ob die Festungswerke seit November ausgebaut waren, und ob der Hafen wieder benutzt wurde. Die Zerstörungen im Kriegshafen wiesen das gleiche Bild auf, Militär wurde kaum gesichtet; immerhin eröffneten einige Geschütze das Feuer. Die Einfahrten waren für mittelgroße Fahrzeuge unpassierbar, der Hafen war zum größten Teil voll Eis.

Gleich auf dem ersten Fluge am 28. März 6 Uhr früh glaubte Flugzeug 51, Oberleutnant zur See Karl v. Gorrißen und Fähnrich zur See Erich Killinger, nahe der Südeinfahrt an der Mole ein U-Boot auszumachen und belegte es mit zehn Bomben. Die Wirkung wurde nicht beobachtet, da das Ziel nur zeitweilig durch Lücken in der Wolkendecke sichtbar war. Daraufhin ging mittags Fregattenkapitän Halm mit „Lübeck" und den Torpedobooten in See, um das U-Boot zu vernichten (Textskizze 3). „G 135" und „G 134" holten nach Norden aus, so daß sie das U-Boot schon bei der Ansteuerung sehen mußten. Der Kreuzer nahm südwestlich des Hafens Aufstellung, um etwa eingreifende Landbatterien auf sich zu ziehen. In der Nähe der Nordeinfahrt angelangt, erhielten die

[1]) Flugzeugmutterschiff „Glyndwr", langsamer englischer Kohlendampfer, 2400 t, 2 — 5,2 cm-S. K. und 4 — 3,7 cm-Maschinenkanonen, bis zu 4 Wasserflugzeuge, keine Hallenunterbringung. Auf Admiral Behrings Veranlassung von Oberleutnant zur See v. Gorrißen ausgerüstet; seit Dezember beschäftigt mit Ausbildung von Fliegern und Beobachtern, Erprobungen und U-Bootssuchen in der Danziger Bucht. Verwendung an der Front, z. B. während der Memel-Unternehmung, war vom O. d. O. bisher abgelehnt worden, um dieser neuen Art schwimmender Flugstationen Zeit zur Entwicklung zu lassen.

Textskizze 3.



S. M. S. „Lübeck" mit „G 135" und „G 134" vor Libau am 28. März 1915.

Boote Feuer aus kleinkalibrigen Geschützen; sie erwiderten mit einigen Salven auf die unter Bäumen versteckte Batterie. Langsam steuerten sie an der Außenseite der Molen südwärts. Bei dem klaren Frostwetter war der Außenhafen ausgezeichnet zu überblicken. Der Platz, an welchem nach der Skizze des Flugzeugbeobachters das U-Boot gelegen hatte, war leer. Auch Flugzeug 51, welches wieder über der Stadt stand, suchte vergebens, wie aus dem Ausbleiben jeglichen Signals hervorging. Die Torpedobootskommandanten, Kapitänleutnant Rebensburg und Kapitänleutnant Menche, kamen zu dem Schluß, daß schwerlich ein U-Boot an der kantigen, aus geschütteten Zementquadern bestehenden Mole festgemacht hatte, und daß der Flieger sich wohl durch einen nahebei versenkten Prahm hatte täuschen lassen. Dieser bestritt jedoch die Möglichkeit eines Irrtums, und so blieb der Verdacht lebendig, daß U-Boote sich auf Libau stützten, zumal am nächsten Tage im Eis des Hafens eine frische Fahrrinne zu erkennen war.

Die Torpedoboote benutzten die Gelegenheit, kriegswichtige Objekte zu beschießen. „G 135" wählte sich das Puddel- und Walzwerk als Ziel, „G 134" suchte Petroleumschuppen zu zerstören, beide nahmen dann einige Dampfer und die Öltanks der Firma Nobel unter Feuer. S. M. S. „Lübeck" beschoß auf 80 bis 85 hm die Kurhausbatterie, ohne daß sie erwiderte. Insgesamt wurden 300 Schuß verfeuert. Da „G 135" vor der Südeinfahrt eine Mine sichtete und abschoß, wurde darauf verzichtet, in den Hafen einzulaufen. Um 8 Uhr abends waren die Streitkräfte wieder in Memel. Auch das Flugzeug war von „Glyndwr", der bis Pappensee mitgenommen worden war, unversehrt wieder an Bord genommen, obwohl der Nordostwind auf Stärke 4 bis 5 aufgefrischt hatte. Für spätere Unternehmungen war die Erfahrung von Wert, daß Libau nur schwach verteidigt wurde. Außerdem bereicherten die von den Booten aufgenommenen Skizzen und Photographien die Kenntnis vom Zustand des Hafens und der Einfahrten.

Am 6. April gegen Mittag ging auf „Lübeck" die Meldung ein, daß Flugzeug 51 noch nicht heimgekehrt sei. Der Kommandant ließ die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser ihre Arbeit an den Sperren abbrechen und schickte sie in breiter Aufklärungslinie längs der Küste nordwärts, „Lübeck" selbst und „Glyndwr" suchten weiter in See. Kurz vor Dunkelwerden sichtete einer der Fischdampfer das gekenterte Flugzeug unweit Pappensee und nahm es an Bord; ein Schwimmer war schwer beschädigt, anscheinend infolge Propellerbruchs. Oberleutnant zur See v. Gorrißen und Fähnrich zur See Killinger waren in russische Gefangenschaft geraten. Da kein Flugzeug mehr startbereit war, mußte „Glyndwr" nach Danzig

entlassen werden. Länger als zehn Tage hatte das Material der freilich erheblichen Beanspruchung nicht standgehalten.

Übereinstimmend mit der letzten Flugzeugmeldung stellten Kavalleriepatrouillen am 7. April bei und südlich Budendiekshof feindliche Infanterie und bei Montschischken Verschanzungen fest. (Skizze 1 auf Seite 17.) S. M. S. „Lübeck" lief am Nachmittag aus und beschoß die südlich Budendiekshof durch den Wald führende Straße mit 40 Schuß. Zum Einschießen wurden eine Mühle und die am Strande gelegenen Häuser benutzt. Wie sich am nächsten Tage ergab, lagen die Aufschläge gut an der Straße. Die Russen waren dank des unsichtigen Wetters gänzlich überrascht worden und hatten Verluste gehabt.

Während „Lübeck" an einer offensiven Minenunternehmung teilnahm, versah S. M. S. „Undine", Korvettenkapitän Windmüller, aus der westlichen Ostsee herbeigerufen, einige Tage den Dienst in Memel. Auf Anforderung der Kommandantur nahm „Undine" am 15. April in der Morgendämmerung das Dorf Budendiekshof unter Feuer. Das Schiff ging dicht unter Land zu Anker und gab mit Erfolg einige 40 Schuß auf bestimmte, von einem Ortskundigen bezeichnete Gebäude ab. Danach wurden noch auf sehr große Entfernung (120 hm) russische Stellungen südwestlich von Dorbjany beschossen.

Schließlich konnte sich die Marine am 24. April an den Kämpfen in der weiteren Umgebung Memels beteiligen. In Uszkanawy, 5 km nördlich Polangen, waren feindliche Truppen festgestellt worden. Die Beschießung wurde von dem neu eingetroffenen Torpedoboot „V 108". Oberleutnant zur See der Reserve Hans Hagendorf, unter Leitung von „Lübeck"-Offizieren, die mit der Gegend vertraut waren, ausgeführt. Waren auch die materiellen und personellen Verluste, die dem Feinde durch die Küstenbeschießungen zugefügt wurden, vielleicht nicht schwer, so liegen doch Zeugnisse dafür vor, daß der Kreuzer durch sein gelegentliches Eingreifen eine wichtige Aufgabe erfüllt hat: Er war der Rückhalt der eigenen, nur allzu schwachen Truppe. Zugleich deckte er die Minensucher, die draußen an den Sperren arbeiteten.

Als erste der in der Denkschrift des Oberbefehlshabers bezeichneten Aufgaben wurde die Verseuchung der feindlichen Gewässer mit Minen in Angriff genommen. Die Zeit drängte; das Eis begann zu schmelzen, und die Nächte wurden rasch heller. Man wartete nicht auf den in Aussicht stehenden Kräftezuwachs, obwohl die wenigen Kreuzer, die fahrbereit waren, zur Sicherung des Minenlegers kaum ausreichten. Es war beim

Flottenchef angefragt worden, ob die I. und II. Aufklärungsgruppe nebst zwei Flottillen für acht Tage überlassen werden könne, die Zustimmung der Kriegsleitung vorausgesetzt; zwei der Kleinen Kreuzer wurden mit voller Minenausrüstung erbeten. Aber die Hochseeflotte hatte selbst eine größere Minenunternehmung vor, weswegen der Flottenchef ablehnte.

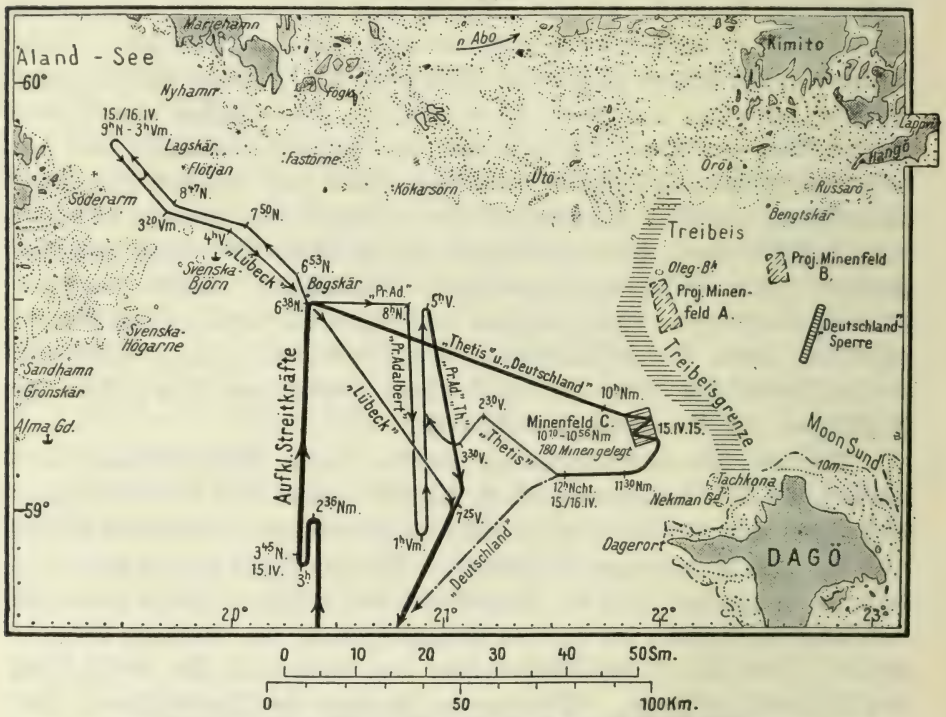
Am 11. April traf Kapitän zur See Heinrich, aus dem Großen Hauptquartier kommend, in Swinemünde ein, um die endgültigen Befehle des Prinzen zu überbringen. Ursprünglich war geplant, die verschiedenen Einfahrten in die Schären der Alandsinseln und des Finnischen Meerbusens mit 900 Minen zu sperren. (Textskizze 4.) Admiral Behring hatte angeregt, auch den aus Reval zu erwartenden Linienschiffen eine Sperre in den Weg zu legen. Hieraus war der Gedanke erwachsen, mit den sofort verfügbaren 450 Minen einen Sperrgürtel quer vor dem Finnischen Meerbusen zu schaffen: Nordwestlich der im August 1914 gelegten deutschen Sperre sollten zwei, südwestlich davon ein größeres Minenfeld geworfen werden. Dem Hilfsstreuminendampfer „Deutschland" wurde die Ausführung übertragen. Auf Vorschlag des Kommandanten, zugleich Minenreferenten beim Oberbefehlshaber, Korvettenkapitän z. D. v. Rosenberg, wurde diesmal die Form der Verseuchung gewählt, um dem Feinde die Feststellung und Räumung zu erschweren.

Mit der Minenunternehmung wurden einige Nebenaufgaben verbunden. Es war festzustellen, ob in Bogskär wieder eine Nachrichtenstelle eingerichtet war; dies beabsichtigte Admiral Behring gleich am ersten Abend, noch vor dem Minenlegen, zu erledigen. Für die Nacht darauf war Handelskrieg vorgesehen, falls die Anwesenheit der deutschen Schiffe bis dahin unbemerkt blieb, einer der Kleinen Kreuzer sollte in die Alandssee entsandt werden. Vor Antritt des Rückmarsches kam dann noch eine Beschießung von Dagerort in Frage. Wichtiger im Rahmen der Unternehmung und für die Gesamtkriegführung war ein Vorstoß von „U 26", Kapitänleutnant Frhr. v. Berckheim, welches dem Prinzen auf seine Bitte für 14 Tage zur Verfügung stand, bevor es an die Nordsee abgegeben wurde. Das Unterseeboot sollte die Eisverhältnisse erkunden, zwischen Moonsund und Nargön aufklären und sichern, später an der schwedischen Küste und in der Alandssee nach den für Kreuzer geltenden Bestimmungen Handelskrieg führen.

„Prinz Adalbert", „Thetis" und die 20. Halbflottille liefen am Abend des 13. April aus Swinemünde aus, nahmen bei der Oder-Bank den dort wartenden Dampfer „Deutschland" auf und passierten während der Nacht die Enge nördlich Bornholm. Gotland und die übrigen schwedischen Inseln wurden außer Sichtweite umgangen; nur bei Östergarns Holme wurde in der Nacht vom 14./15. das Besteck nachgeprüft. Bei Hellwerden

schloß „Lübeck", von Memel kommend, heran. In der Mittagsstunde, als die Schiffe bis 40 sm nordöstlich Gotska Sandö gelangt waren, meldete „U 26", der Versuch, bei Bengtskär Minen zu werfen, sei wegen Treibeises aussichtslos; als es nachmittags beim Flaggschiff längsseit kam, berichtete es, daß es auf dichte Treibeisfelder gestoßen sei, deren einzelne Blöcke eine Höhe von 1 bis 2,5 m über Wasser erreichten. So mußte sich Admiral

Textskizze 4.



Auslegen eines Minenfeldes bei Dagö am 15. April 1915.

Behring damit begnügen, das südliche Feld (C) auszulegen. Da es jetzt nicht mehr notwendig schien, alle Streitkräfte als Deckung für „Deutschland" zusammenzuhalten, beschloß er, mit dem Handelskrieg in der Allandssee gleich in der ersten Nacht zu beginnen.

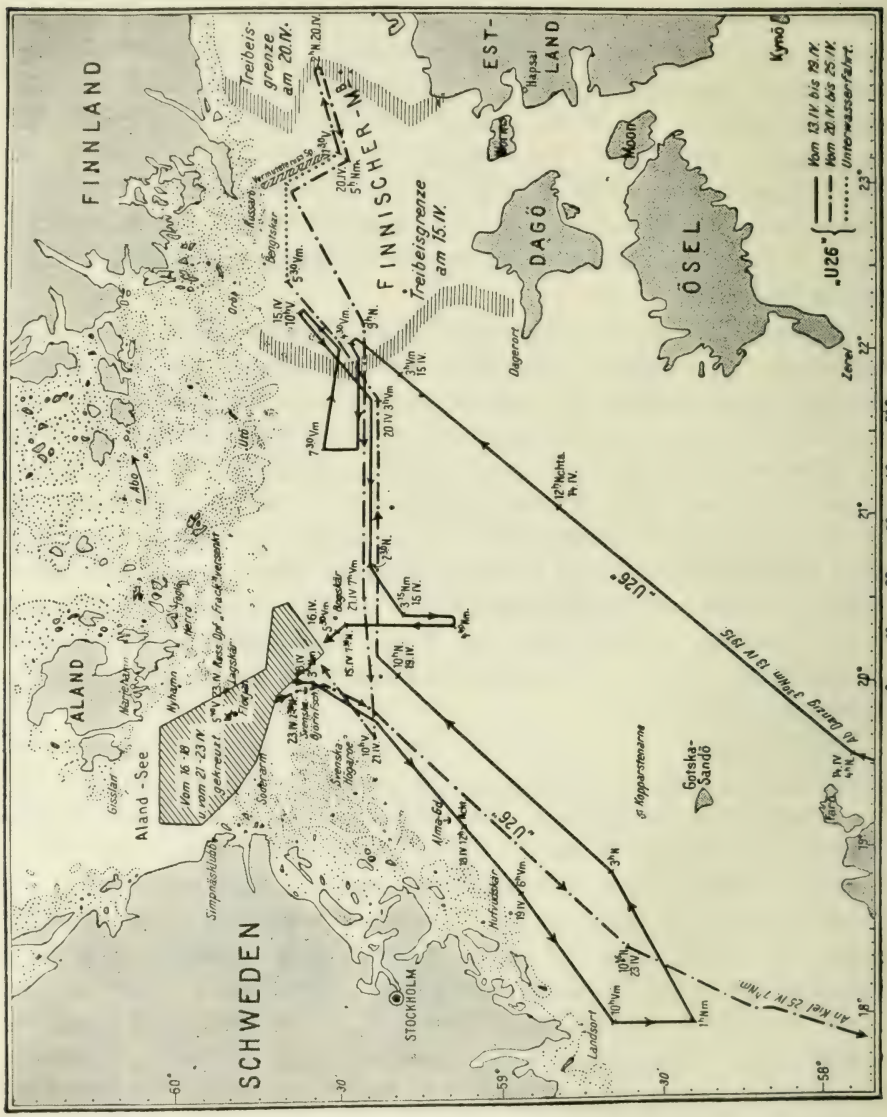
Die Zeit bis zum Anbruch der Dunkelheit wurde zur Erledigung der Bogskär-Aufgabe benutzt. Als der Leuchtturm um 5,30 Uhr in Sicht kam, wurde Kapitänleutnant Freiherr Röder v. Diersburg mit „S 138" und „G 132" zur Untersuchung vorausgeschickt. Ein mit einem kleinen Kommando gelandeter Offizier berichtete, daß die Baulichkeiten sich in dem gleichen Zustande befänden, in dem man sie im Herbst verlassen hatte. Die Station war offenbar seitdem nicht wieder besetzt worden.

Bald danach wurden „Lübeck" und „S 141" in die Alandssee, „Thetis", „Deutschland" und drei Boote zum Minenlegen entlassen. Admiral Behring stand mit dem Flaggschiff und zwei Torpedobooten in der Mitte zwischen beiden Gruppen. Bei ruhigem und frostfreiem Wetter ging das Werfen der 180 Minen planmäßig vonstatten. Die navigatorische Lage konnte unter den sehr günstigen Bedingungen als einwandfrei bestimmt angesehen werden. S. M. S. „Lübeck" traf kurz nach Dunkelwerden bei den äußersten Leuchtfeuern der Schären ein und kreuzte dann, ebenso wie drei Wochen vorher S. M. S. „Straßburg", außerhalb der schwedischen Hoheitsgrenze vor Söderarm. Es kam nichts in Sicht. Um 3 Uhr früh, als es zu dämmern begann, suchte sie den befohlenen Sammelplatz 30 sm westlich Dagerort auf.

Admiral Behring trat von dort 7 Uhr morgens (16. IV.) den Rückmarsch an, „Deutschland" war schon um Mitternacht mit einem Boot nach Kiel vorausgeschickt; der nach Gotland bestellte Kohlendampfer wurde entlassen. So lange wie möglich wurde, wie auf dem Hinwege, die Nähe der Küste gemieden, um die Zusammensetzung des Verbandes nicht bekannt werden zu lassen. Am Nachmittag schwenkte „Lübeck" nach Memel ab, wo sie nach einigen alarmierenden, aber nachher belanglosen Zwischenfällen bei Hellwerden einlief und den Schutz der Stadt wieder übernahm; „Undine" kehrte nach der westlichen Ostsee zurück. „Thetis", „S 138" und „S 141" wurden auf der Höhe von Rügen nach Swinemünde entlassen, „Prinz Adalbert" und der Rest der 20. Halbflottille gingen auf Befehl des Prinzen nach Kiel.

„U 26" hatte, als sich seine erste Aufgabe als undurchführbar erwies, Befehl erhalten, schon am 16. April früh, nach Abmarsch von „Lübeck", mit dem Handelskrieg zu beginnen. Bei Gelegenheit sollte es sich von Küstenstationen und Dampfern melden lassen, um der Öffentlichkeit vor Augen zu führen, daß trotz des U-Bootskrieges gegen England auch hier in der Ostsee U-Boote am Werk waren. Das Boot machte die Erfahrung, daß weder bei Nacht noch bei Tage Handelsschiffe zwischen Söderarm, Simpnäsklubb und Mariehamn verkehrten. (Textskizze 5.) Erst am 22. kamen Dampfer in Sicht, zunächst nur leere, die von Abo nach Stockholm zurückstrebten. Nicht umsonst hatte Kapitänleutnant Freiherr v. Berckheim sich am 18. südwärts, also heimwärts steuernd sehen lassen; die Schiffahrt wurde wieder aufgenommen. Sie war, wie später bekannt wurde, auf russische Veranlassung am 15. stillgelegt worden, vermutlich auf Grund Einpeilens des an diesem Tage stattfindenden Funkverkehrs zwischen „U 26" und „Prinz Adalbert". Am 23. April morgens tauchte das U-Boot bei einem Dampfer auf, der sich alsbald als ein Russe namens

„Frack", 850 t, mit Kriegsgut beladen, herausstellte. Er wurde, nachdem die Besatzung von 21 Personen von Bord gegangen war, mit Spreng-



Textskizze 5.

Unternehmungen von „U 26" vom 13. bis 25. April 1915.

patronen versenkt. Einige Schüsse aus dem 8,8 cm-Geschütz beschleunigten die Wirkung, waren aber hauptsächlich bestimmt, dem Feind zu beweisen, daß sogar ein modernes U-Boot in der Ostsee tätig war. Die Mannschaft erhielt Proviant und Wasser und ruderte bei spiegelglatter See der nahen

heimatlichen Küste zu. „U 26" nahm Kurs nach der Bottensee, tauchte aber bald und trat den Rückmarsch an, weil vorläufig keine Angriffsziele mehr zu erwarten waren. Längs der schwedischen Küste bis Öland bot sich noch mehrmals Gelegenheit, passierende Dampfer und Segler auf Konterbande zu untersuchen; es war aber nichts zu beanstanden. Am 25. April fand die Fahrt in Kiel ihr Ende. Sie verursachte mit ihren Vor- und Nachwirkungen eine empfindliche Störung im Warentransport nach Finnland, zumal infolge der Schneeschmelze der Verkehr über den schwedisch-finnischen Grenzfluß unterbrochen war. Die Unruhe wurde noch dadurch erhöht und verlängert, daß am 26. April ein schwedischer Dampfer unweit Söderarm auf Mine lief und sank; ein Seemannsstreik war die Folge. Rußland hatte wenige Tage vorher dort ein Minenfeld ausgelegt, um den Handel zu schützen, und erreichte nun, zunächst wenigstens, das Gegenteil.

Im Anschluß an die erfolgreiche, wenn auch nicht vollständig erledigte Minenunternehmung wurde die Verstärkung der gegen Rußland kämpfenden Streitkräfte vollzogen. Bereits am 16. April hatten S. M. S. „Roon" und S. M. S. „Prinz Heinrich" die Holtenauer Schleusen passiert und in der Kieler Werft festgemacht. Die 8. Halbflottille (Sundbewachung) wurde 19. Halbflottille. Die 20. Halbflottille gab drei Boote an die 7. Halbflottille ab, die nunmehr den Dienst vor dem Sund allein zu versehen hatte, und erhielt Ersatz aus der II. Flottille, die Neubauten in Dienst stellte und daher ihre alten Boote (Serie „S 138"/„S 149") abgab. Waren diese Boote auch kaum neuer als die bisherigen, so machte ihre größere Dauergeschwindigkeit und längere Dampfstrecke sie doch für die Ostsee begehrenswert. Durch die soeben fertiggestellten kleinen, aber schnellen Torpedoboote „V 107" und „V 108" wurde die neu gebildete X. Flottille auf eine Stärke von 13 Booten gebracht. Über die Anträge der Denkschrift hinaus stellte die Kriegsleitung noch einen Kleinen Kreuzer — die im Umbau befindliche „Bremen" — für den Sommer in Aussicht, und die II. Minensuchdivision, welche bisher nur aushilfsweise zur Verfügung stand, wurde für dauernd in der Ostsee belassen[1]).

Gleichzeitig wurde ein Mangel in der Organisation beseitigt. Bisher waren sämtliche Schiffe und Boote disziplinar und verwaltungsmäßig dem Chef der Küstenschutzdivision in Kiel unterstellt, während ein Teil von ihnen, die im Osten verwendeten Einheiten, in der praktischen Kriegführung von einem „Detachierten Admiral" befehligt wurden. Nunmehr

[1]) Zusammenstellung der Ostseestreitkräfte siehe Seite 46.

wurden die beiden Bereiche getrennt. Die Küstenschutzdivision behielt nur die im Westen stationierten Schiffe und Fahrzeuge, alle östlich Arkona operierenden Streitkräfte wurden zu einem eigenen Verbande zusammengefaßt. Die Stellung des Detachierten Admirals wurde zu der eines „Führers der Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee" (F. d. A. d. O.) ausgebaut. Entsprechend dem Anwachsen der Aufgaben und der Vermehrung der Streitkräfte wurde ein 2. Admiral vorgesehen und der Stab wesentlich vergrößert.

Die Vorschläge, die Großadmiral Prinz Heinrich für die Besetzung des Führerpostens zu machen hatte, und die auf die Kommandierung eines älteren kriegserfahrenen Flaggoffiziers abzielten, gingen im Marine-Kabinett nicht durch. Das Kommando erhielt mit Zustimmung des Prinzen Kontreadmiral Hopman[1]). Unter ihm sollte Kontreadmiral z. D. Behring 2. Admiral werden. Dies war für den bislang selbständigen, eigentlich dienstälteren Offizier eine herbe Enttäuschung, er zog daraus den Schluß, daß er das Vertrauen des Oberbefehlshabers nicht mehr besaß, und trat zurück[2]). Mit ihm verlor die Ostseekriegführung einen außergewöhnlich verantwortungsfreudigen, nach Selbständigkeit drängenden Frontoffizier, dessen Verdienst es zu einem guten Teile war, daß die Baltische Flotte während der acht Monate seiner Kommandoführung darauf verzichtete, ihre Überlegenheit zur Geltung zu bringen. Er hatte es verstanden, den auf seinen Schiffen und Fahrzeugen lebendigen Angriffsgeist nutzbar zu machen und wachzuhalten. Weder er selbst noch seine Untergebenen kannten Rücksicht auf die eigene Person. Beschädigungen und Verluste von Schiffen, so schmerzlich sie waren, vermochten ihn nicht zu entmutigen. Mit aufrichtigem Bedauern sahen ihn seine Offiziere und Mannschaften scheiden.

---

[1]) Hopman trat 1884 in die Marine ein, war 1911 bis 1914 Abteilungschef im Reichs-Marine-Amt und begleitete bei Kriegsausbruch den Staatssekretär, Großadmiral v. Tirpitz, in das Große Hauptquartier. Erst vor kurzem zum Admiral befördert, hatte er eine Laufbahn hinter sich, die ihn für diese Stellung ganz besonders empfahl. Er hatte sich während seiner Dienstzeit viel mit der russischen Marine befaßt und sie im Russisch-Japanischen Kriege in Port Arthur selbst kämpfen sehen. Von damals und von späteren Reisen kannte er dank seiner Sprachkenntnisse eine ganze Reihe der jetzigen Führer der Baltischen Flotte.

[2]) Behring, 1883 eingetreten, war im Mai 1914 krankheitshalber mit dem Charakter als Kontreadmiral, d. h. ohne das Patent eines solchen, verabschiedet worden. Bei Kriegsbeginn wurde er in einer Admiralsstellung wieder verwendet, war aber jetzt, da eine Beförderung von „zur Disposition" stehenden Offizieren nicht vorgesehen war, dienstjünger als Admiral Hopman, so daß die Kommandierung formell gerechtfertigt war. Der Admiral ist während der folgenden Jahre nicht verwandt worden. 1918 wurde ihm die Führung der I. Marinebrigade an der Landfront in Flandern übertragen. Dort ist er am 7. Juni 1918 einem Unglück zum Opfer gefallen.

Mit der Wahrnehmung der Geschäfte des 2. Admirals wurde Kapitän zur See v. Karpf[1]) beauftragt, der in seiner bisherigen Stellung als Kommandant S. M. S. „Roon" durch Fregattenkapitän Gygas abgelöst wurde. S. M. S. „Prinz Heinrich" wurde von Kapitän zur See Wilhelm v. Krosigk befehligt. Chef des Stabes des neuen Verbandes wurde der in der Ostseekriegführung bereits erfahrene Kapitän zur See Michelsen, Kommandant S. M. S. „Prinz Adalbert". Dieses Schiff wählte Admiral Hopman daher auch als Flaggschiff, obwohl „Roon" mehr Raum zur Unterbringung des Stabes geboten hätte. Kommodore v. Karpf setzte seinen Stander zunächst auf „Lübeck", nachher auf „Augsburg".

Die Stäbe setzten sich folgendermaßen zusammen:

Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte.
Großadmiral Heinrich Prinz von Preußen.

Chef des Stabes: Kapitän zur See Heinrich.
1. Admiralstabsoffizier: Korvettenkapitän Westerkamp.
2. Admiralstabsoffizier: Korvettenkapitän Betz.
3. Admiralstabsoffizier: Korvettenkapitän v. Tyszka.
Arzt beim Stabe: Marine-Generalarzt Dr. Martin.

Küstenschutzdivision der Ostsee.
Chef: Kontreadmiral Mischke.

Admiralstabsoffizier: Korvettenkapitän Hosemann.
Flaggleutnant: Oberleutnant zur See Gerth (Georg).
Verbandsingenieur: Marine-Oberstabsingenieur z. D. Hartig.

Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee.
Führer: Kontreadmiral Hopman.

Chef des Stabes: Kapitän zur See Michelsen.
1. Admiralstabsoffizier: Korvettenkapitän Seidensticker.
2. Admiralstabsoffizier: Kapitänleutnant Gercke (Hermann).
Flaggleutnant: Oberleutnant zur See v. Seelen.
Verbandsingenieur: Marine-Oberstabsingenieur Eichstädt.
Arzt beim Stabe: Marine-Oberstabsarzt Dr. Buchinger.

2. Admiral.
Kommodore, Kapitän zur See v. Karpf.

Admiralstabsoffizier: Kapitänleutnant Bastian.

[1]) Kapitän zur See v. Karpf trat 1887 ein; er war 1911 bis 1914 Kommandant S. M. Y. „Hohenzollern" und Flügeladjutant S. M. des Kaisers und Königs.

Die Führung der X. Torpedobootsflottille übernahm Korvettenkapitän Wieting, seit Oktober Chef der IV. Flottille, vorher Kommandant „V 25". Die Halbflottillen und Boote wurden wie folgt besetzt:

„G 135" Oberleutnant zur See Benninghoff (zugleich Flaggleutnant).

19. Halbflottille.

Chef: Kapitänleutnant Rebensburg (Wilhelm).

„S 128" Oberleutnant zur See Jasper (Karl).
„S 130" Oberleutnant zur See Herrmann (Franz).
„S 126" Oberleutnant zur See Klein (Friedrich Wilhelm).
„S 129" Oberleutnant zur See Fett.
„S 131" Oberleutnant zur See Küffner.

20. Halbflottille.

Chef: Kapitänleutnant Freiherr Röder v. Diersburg.

„S 138" Oberleutnant zur See Brodersen.
„S 142" Kapitänleutnant Menche.
„S 141" Oberleutnant zur See v. Prittwitz u. Gaffron.
„S 148" Kapitänleutnant Saupe.
„S 139" Oberleutnant zur See Krech.

Zugeteilt:

„V 107" Oberleutnant zur See v. Heydebreck (Kurd).
„V 108" Oberleutnant zur See d. Res. Hagendorf (Hans).

Am 20. April wurden die Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee formiert, allerdings ohne in einem Hafen vereinigt zu sein, und nicht in allen Teilen gefechtsbereit. Außer „Augsburg", die in Hamburg repariert wurde, waren auch die drei Panzerkreuzer noch für einige Tage an die Werft gebunden. Nach Beendigung der Arbeiten standen für „Roon" und „Prinz Heinrich" Artillerie- und Torpedo-Schießübungen auf dem Programm, die in der Kieler Bucht zu erledigen waren und sich bis zum 1. Mai hinzogen. Während die 19. Halbflottille soeben ihre planmäßige Werftliegezeit beendet hatte und nun von Kiel aus die notwendigen Übungen zur Erprobung der Waffen und Maschinen und zur Schulung des Personals abhielt, war die 20. Halbflottille teils mit Bootsaustausch beschäftigt, teils zur Kesselreinigung in Stettin. Die II. Minensuchdivision war eben mit einer Kesselreinigung fertig und erwartete in Swinemünde neue Befehle. Von Stolpmünde aus arbeitete die Hilfsminensuchdivision Kiel mit ihren Motorbooten bei der Stolpe-Bank. Die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser betrieb vor ihrem Heimathafen Ausbildungsdienst. Das Flugzeug-

mutterschiff „Answald" machte in Swinemünde seeklar, „Glyndwr" wartete in Danzig auf die Montage zweier neuer Flugzeuge. Klar zur sofortigen Verwendung war nur S. M. S. „Thetis" in Swinemünde und in Memel S. M. S. „Lübeck", „V 107", „U A" und drei Vorpostenboote.

Auch in Zukunft waren die deutschen Streitkräfte den russischen unterlegen. Ganz abgesehen von den Linienschiffen war der Panzerkreuzer „Rurik" allein stärker und schneller als alle deutschen Kreuzer. Minenschiffe und zum Minenlegen eingerichtete Torpedoboote waren ebenso wie U-Boote in erheblich größerer Zahl vertreten. Die deutsche Führung hat damit gerechnet.

Einen nicht zu unterschätzenden Vorsprung hatten die Russen in der Beobachtung und Auswertung des Funkverkehrs gewonnen. Sie besaßen Peilstationen in Hapsal und auf Ösel, durch die sie mit großer Wahrscheinlichkeit von der Annäherung deutscher Streitkräfte und deren Standort Kenntnis erhielten. Aus den Rufnamen, die mit der Zeit bekannt wurden, ließen sich Schlüsse auf ihre Stärke ziehen. Schließlich konnte man unter Umständen den Wortlaut der Funksprüche selbst verwerten, da es dem russischen Marinegeneralstab vor dem Kriege gelungen war, sich in den Besitz des deutschen Signalbuches zu setzen; anscheinend ist es Seite für Seite abphotographiert worden[1]). Zwar wurden die deutschen Funksprüche überschlüsselt, aber der Feind konnte durch aufmerksame Beobachtung das Chiffrierverfahren herausbekommen und bei einem Schlüsselwechsel, der zum ersten Male nach der Strandung der „Magdeburg" vorgenommen wurde, die neue Chiffre in kurzer Zeit wieder aufdecken[2]). Die deutschen

[1]) Während des Krieges fiel das Signalbuch im September 1914 nach der Strandung S. M. S. „Magdeburg" in Feindeshand, später vielleicht auch auf untergegangenen, vom Feind gehobenen U-Booten. Auf „Magdeburg" sind damals, bevor der Feind das Wrack betrat, alle Geheimsachen verbrannt worden, mit Ausnahme der Signalmittel, die für den Verkehr mit den zur Hilfeleistung herbeieilenden Schiffen gebraucht wurden. (Vgl. „Der Krieg zur See", Ostsee Band I, Seite 80.) Diese durch Feuer zu vernichten, blieb keine Zeit, als „Magdeburg", von russischen Kriegsschiffen überrascht, plötzlich gesprengt werden mußte. Die Mannschaft konnte, als sie sich schwimmend auf ein deutsches Torpedoboot rettete, das mit schweren Bleiplatten eingefaßte Signalbuch nicht mitnehmen. Deshalb wurde es der Vorschrift entsprechend versenkt. Russische Taucher fanden es zufällig auf dem Grunde. Der Fund war, da die Russen das Signalbuch schon besaßen, nur insofern von Bedeutung, als Rußland es nunmehr seinen Verbündeten zugänglich machte. (Nach Churchill, Weltkrisis I.)

[2]) Der Schlüssel durfte nicht zu schwierig gehalten werden, weil ein umständlicheres Verfahren an Bord, wo mit wechselndem Personal und unter erschwerten Umständen gearbeitet werden mußte, die Schnelligkeit der Signalübermittlung stark beeinträchtigt und oft die Vorzüge der Funkentelegraphie aufgewogen hätte.

Kriegsgliederung der deutschen Ostseestreitkräfte Ende April 1915

Oberbefehlshaber: Großadmiral Heinrich Prinz von Preußen
Chef des Stabes: Kapitän zur See Heinrich

I. Küstenschutzdivision der Ostsee

Chef: Kontreadmiral Mischke

„Amazone"

„Undine"

„Panther"

7. Torpedoboots-Halbflottille
„T 113" „S 120" „S 121" „S 122"
„S 123" „S 127" „G 132" „G 134"
„G 136"

Unterseeboote „U 3" „U 4"
Luftschiff „M IV"

Hilfsstreuminendampfer
„Deutschland"
„Rügen", „Hertha", „Odin"
„Prinz Sigismund", „Prinz Adalbert"

Hilfskreuzer
„Silvana", „Prinz Waldemar"

Hilfsminensuchdivision Kiel
„Möve" mit 8 bis 12 Dampf- und Motorbooten (z. Z. an der Stolpe-Bank)

Division der Sicherungsboote
60 Fischer-Motorboote

Halbflottille der Ostsee-Vorpostenboote (Warnemünde)
12 Fischdampfer
12 Vorpostenboote am Großen Belt
4 Vorpostenboote am Kleinen Belt
Hilfslazarettschiff „Imperator"

II. Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee

Führer: Kontreadmiral Hopman
2. Admiral: Kommodore v. Karpf
Chef des Stabes: Kapitän zur See Michelsen

„Prinz Adalbert"

„Prinz Heinrich"

„Roon"

„Augsburg"

„Lübeck"

„Thetis"

Unterseeboot „UA"
Flugzeugmutterschiff „Answald"
Flugzeugmutterschiff „Glyndwr"
4 Vorpostenboote
Lazarettschiff „Schleswig"

X. Torpedoboots-Flottille
„G 135"

19. Torpedoboots-Halbflottille
„S 128" „S 130" „S 126" „S 129" „S 131"

20. Torpedoboots-Halbflottille
„S 138" „S 142" „S 141" „S 148" „S 139"

Zugeteilt: „V 107" „V 108"

II. Minensuchdivision
13 kleine Torpedoboote

Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser
11 Fischdampfer

Hilfsminensuchdivision Swinemünde
„Indianola" und „Inkula" mit 12 Motorsuchbooten

Kriegsgliederung der Baltischen Flotte Ende April 1915[1])

Flottenchef: Admiral v. Essen

Chef der Operationsabteilung: Kapitän zur See Koltschak

„Rurik"

Linienschiffsbrigade

Chef: Vizeadmiral Baron Ferſen

„Andrei Perwoswanny"

„Imperator Pawel I."

„Zeſſarewitſch"

„Slawa"

I. Kreuzerbrigade

Chef: Kontreadmiral Bachireff

„Admiral Makaroff"

„Bajan"

„Bogatyr"

„Oleg"

II. Kreuzerbrigade

„Roſſija"

„Gromoboi"

„Awrora"

„Diana"

Großkampfſchiffsbrigade

„Gangut"

„Petropawlowsk"

„Sſewaſtopol"

„Poltawa"

} kurz vor der Vollendung

Torpedodiviſion

Chef: Kontreadmiral Schtorre

„Nowik"

Halbflottille für beſondere Zwecke

„General Kondratenko" „Ochotnik"
„Pogranitſchnik" „Sibirski-Strjelok"

5. Flottille

4 Boote der „Gaidamak"-Klaſſe
4 Boote der „Emir Bucharski-Klaſſe"

6. Flottille

8 Boote der „Ukraina"-Klaſſe

7. Flottille

8 Boote der „Bjäditelny"-Klaſſe

8. Flottille

8 ältere Boote

9. Flottille

8 ältere Boote

Unterſeebootsbrigade

Chef: Kontreadmiral Lewizki

1. Flottille

„Akula" „Makrel" „Okun" „Minoga"

2. Flottille

„Kaiman" „Krokodil" „Drakon" „Alligator"

Engliſche U-Boote

„E 1" „E 9"

Sperrlegerverband

Chef: Kontreadmiral Kanin

„Amur" „Jeniſſei" „Ladoga"
„Narowa" „Onega" „Wolga"
ferner einige Hilfsſtreuminenſchiffe

Kanonenboote

„Chrabry" „Grosjaſchtſchi"
„Sſiwutſch" „Korejetz"

Minenſuchverbände

Wachverbände

[1]) Nach ruſſiſchen Quellen zuſammengeſtellt.

Gegenmaßnahmen, sparsamer Gebrauch der Funkentelegraphie, Verwendung nur für taktische Signale, Ersatz charakteristischer Wörter durch Decknamen, Herausgabe neuer Signalbücher und häufigerer Schlüsselwechsel, setzten erst allmählich ein, je mehr auch deutscherseits der feindliche FT-Verkehr beobachtet und, sogar ohne den Besitz der gegnerischen Signalbücher, entziffert wurde. Da das Entziffern stets eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt, hat es auf beiden Seiten nur in Ausnahmefällen praktische Bedeutung gewonnen, jedenfalls seltener als das Einpeilen und Orten des Funkspruchgebers.

In den nächsten Wochen waren größere Unternehmungen der Russen noch nicht zu erwarten. Sie hatten mehrere Monate im Eis gelegen und mußten sicherlich zunächst Fahr- und Schießübungen vornehmen. Dessenungeachtet war mit gelegentlichen Vorstößen zu rechnen, sobald die Baltische Flotte ihre Bewegungsfreiheit wiedererlangte. Es war daher wichtig, zu wissen, wann dieser Zeitpunkt eintrat. Aus Schweden lagen nur dürftige Nachrichten vor. Aber „U 26" brachte willkommene Kunde mit. Das Boot war auf einem Vorstoß, den es am 20. April in den Finnischen Meerbusen hinein unternahm, fast bis in Höhe von Baltisch-Port gelangt. Bengtskär und Russarö waren schon eisfrei. Der Aufgang des Eises war demnach in diesen Tagen zu erwarten.

Kapitel 3.

Die Unterstützung der Armee bei ihrem Einmarsch nach Kurland und bei der Einnahme Libaus.

Die Oberste Heeresleitung hatte sich zur Entlastung der österreichisch-ungarischen Karpathenfront für jene große Angriffsbewegung entschieden, welche dann am 2. Mai bei Gorlice in West-Galizien begann. Dem Oberbefehlshaber im Osten fiel die Aufgabe zu, möglichst starke Kräfte an anderer Stelle zu binden. Er beschloß, trotz der geringen Zahl der verfügbaren Truppen, den äußersten linken Flügel angreifen zu lassen und zugleich mit Kavallerie Flanke und Rücken des Gegners zu beunruhigen. In Verfolg dieses Planes wandte sich Generalfeldmarschall v. Hindenburg am 21. April schriftlich nach Kiel mit der Ankündigung, die Armeegruppe v. Lauenstein werde am 27. April aus der Linie Tilsit—Memel die Grenze überschreiten, um sich in den Besitz des Gebietes westlich der Linie Kielmy—Telsze zu setzen (siehe Karte 1), und verband damit die Bitte, diese Operationen durch Entsendung eines Kreuzergeschwaders zu unterstützen. Im besonderen wurde um Beschießung der Küste bei und südlich Libau gebeten, ferner um Aufklärung durch das Königsberger Marine-Luftschiff.

Großadmiral Prinz Heinrich sagte sofort zu. Ein erheblicher Teil seiner Schiffe war zwar noch für eine Woche in Kiel festgehalten, die Aufgaben, die der Marine zufallen konnten, waren aber auch nicht umfangreicher als die bisher schon gelösten; die beiden im Augenblick verfügbaren Kleinen Kreuzer würden genügen. Dementsprechend wurde S. M. S. „Thetis" aus Swinemünde nach Memel beordert, wo sich S. M. S. „Lübeck" bereits befand, und die Zahl der dort stationierten Torpedoboote wurde auf vier erhöht. Die gewünschte Luftaufklärung war nicht durchführbar, da es noch nicht gelungen war, für den verlorengegangenen „P L 19"[1]) Ersatz zu bekommen. Es konnte der Armee nur insoweit geholfen werden, als ihr die Königsberger Halle zur Benutzung durch ein Militärluftschiff überlassen wurde. Außerdem erhielten die beiden Flugzeugmutterschiffe Befehl, beschleunigt nach Memel zu gehen. Welche Maßnahmen im einzelnen zu treffen waren, mußte der Vereinbarung zwischen dem örtlichen Land- und Seebefehlshaber überlassen bleiben.

[1]) Vgl. „Der Krieg zur See", Ostsee Band I, Seite 281.

In Erkenntnis der Wichtigkeit engster Zusammenarbeit entsandte Kontreadmiral Hopman den soeben ernannten 2. Admiral, Kommodore v. Karpf, auf dem kürzesten Wege nach Tilsit. Dort stellte sich heraus, daß man die Leistungsfähigkeit der Marine weit überschätzte. In den Besprechungen, welche am 25. April stattfanden, bezeichnete Generalleutnant v. Lauenstein als erwünscht: am ersten Angriffstage eine Beschießung von Budendiekshof, um die dort stehenden Kräfte zum Zurückgehen bzw. zum Ausweichen nach dem Innern zu zwingen; danach Beschießung von Libau, zum mindesten Erscheinen einer ausreichenden Anzahl von Kreuzern und Truppentransportschiffen vor dem Hafen, um die Absicht einer Landung vorzutäuschen und dadurch starke russische Kräfte zu binden; schließlich Demonstrationen von Kriegsschiffen vor Windau und vor Riga zu dem gleichen Zweck, gegebenenfalls wirkliche Truppenlandungen. Kommodore v. Karpf erläuterte, was die Marine überhaupt und die bereitgestellten Streitkräfte im besonderen zu leisten imstande waren. Unter Ablehnung der weitergehenden Wünsche sicherte er die Beschießung von Budendiekshof in Grenzen der beim Munitionsverbrauch gebotenen Sparsamkeit und die Demonstration vor Libau zu, letztere, sofern ruhige See und günstiger Wind eine Landung glaubhaft erscheinen ließen. Eine unmittelbare Beteiligung der Schiffe an den Landkämpfen, wie sie sich vor vier Wochen ergeben hatte, stand nicht in Aussicht, weil die Armee nicht an der Küste vorging. Für alle Fälle wurde aber doch ein im Admiralstab bearbeitetes Verfahren für den wechselseitigen Signal- und Funkverkehr in Kraft gesetzt. Die Marine-Funkstation Danzig wurde Sammelstelle für alle Telegramme und Funksprüche; zu ihr wurde ein Generalstabsoffizier kommandiert. Außerdem wurde dem Stabe des der Küste zunächst stehenden Truppenteils eine fahrbare Marinefunkstation mit Personal und Schlüsselmitteln zugeteilt. Ein besonderes Erkennungssignal (Sternsignal) wurde vereinbart.

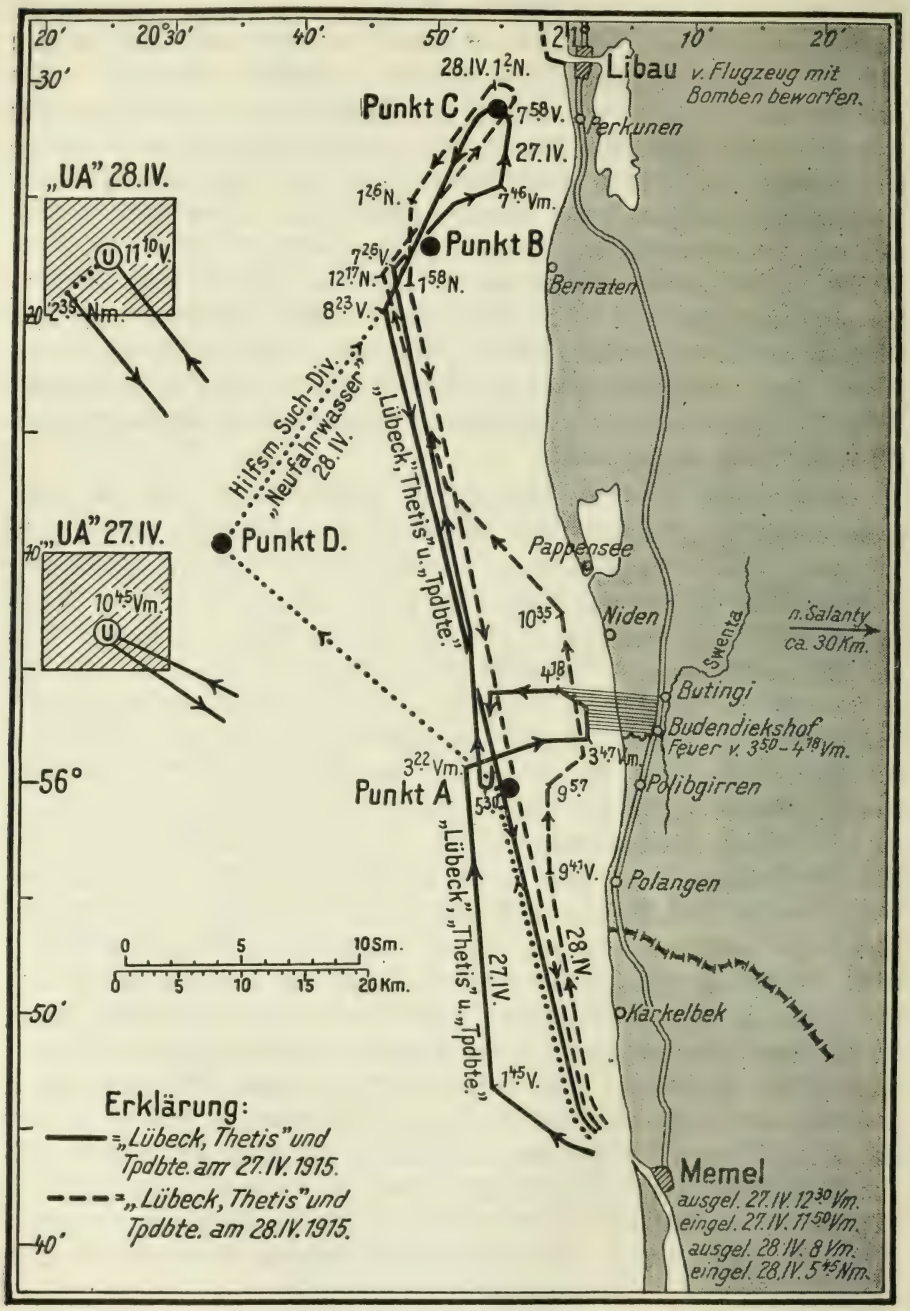
Der Umfang des geplanten Vorstoßes veranlaßte den Kommodore, in seinem telegraphischen Bericht die Entsendung weiterer Schiffe nach dem Osten zu empfehlen. In erster Linie erbat er „Augsburg" und eine Minensuchdivision. Für später hielt er die Anwesenheit der Großen Kreuzer für geboten, da in den letzten Tagen des April möglicherweise schon stärkere russische Seestreitkräfte in Erscheinung treten würden. Prinz Heinrich beantragte, auf die ursprünglichen Wünsche der Armee zurückgreifend, im Großen Hauptquartier, ihm ein zufällig in Kiel liegendes Großkampfschiffsgeschwader nebst vier Kleinen Kreuzern und mindestens einer Flottille zu einer Demonstration vor Windau zuzuteilen. Der Chef des Admiralstabes lehnte es jedoch ab, den Antrag beim Kaiser zu befür-

worten; das Geschwader würde für zu lange Zeit dem Hauptkriegsschauplatz entzogen werden und könne im Notfalle nicht schnell genug in die Nordsee zurückkehren[1]). Im übrigen hielt er es der Eisverhältnisse wegen für sehr unwahrscheinlich, daß überlegene Kräfte eingriffen. Als auch Admiral Hopman auf Grund der Meldung von „U 26", welches soeben aus dem Finnischen Meerbusen zurückgekehrt war, einen energischen Vorstoß der Russen nicht als wahrscheinlich ansah, verzichtete der Prinz nicht nur darauf, seinen Antrag nachdrücklicher zu vertreten, sondern war auch einverstanden, daß „Roon", „Prinz Heinrich" und die 19. Halbflottille zunächst in Kiel blieben und ihre Übungen zum Abschluß brachten. So ging vorläufig, am 27., nur S. M. S. „Prinz Adalbert" mit dem Admiral an Bord nach dem Osten, „Augsburg" und zwei Torpedoboote folgten ihm. Außerdem hatte die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser Befehl erhalten, ihre Arbeiten nördlich der Danziger Bucht abzubrechen und sich nach Memel zu begeben.

Dort waren inzwischen „Thetis", die Torpedoboote sowie die Flugzeugmutterschiffe „Answald" und „Glyndwr" eingetroffen, die 5400 t große „Answald" (zwei Flugzeuge in an Deck aufgebauten Hallen), nachdem ihr Tiefgang durch Abgabe von Kohlen auf 6 m herabgesetzt war. Am Abend des 25. April hatte Kommodore v. Karpf sich auf „Lübeck" eingeschifft und das Kommando über alle Seestreitkräfte in Memel übernommen. Am 26. mußten sich die Schiffe noch ruhig halten, um den Gegner nicht aufmerksam zu machen. Nur je ein Flugzeug startete vormittags und nachmittags zur Beobachtung von Budendiekshof. Sie hatten keine Truppen ausmachen können; östlich des Dorfes schienen einige Stellungen ausgebaut zu sein. Nach Dunkelwerden lief die Hilfsminensuchdivision, Kapitänleutnant Weidgen, aus, suchte längs der Küste eine Fahrstraße ab und bezeichnete sie durch Bojen; die Arbeit ging bei Mondschein und ruhigem Wetter gut vonstatten. Die Kreuzer und Torpedoboote folgten um Mitternacht. (Textskizze 6.) Zu ihrem Schutze bezog das Unterseeboot „U A", ein in Kiel für Norwegen gebautes, einen Typ für sich darstellendes Boot, Kommandant Oberleutnant zur See Wilhelms, eine Wartestellung 20 sm westlich von Pappensee. Als es am 27. April gegen 4 Uhr hell genug geworden war, eröffnete S. M. S. „Lübeck", Fregattenkapitän Halm, das Feuer auf die von den Fliegern bezeichneten Befestigungen nördlich und östlich der Kirche von Budendiekshof. Nach 10 Minuten nahm S. M. S. „Thetis", Fregattenkapitän Hildebrand, das Ziel ab, während das Flaggschiff noch einige Salven auf die nordwärts führende Straße legte. Die

[1]) Siehe auch: „Der Krieg zur See", Nordsee Band IV, Seite 134.

Textskizze 6.



Vorstöße nach Libau am 27. und 28. April 1915.

Beobachtungsverhältnisse waren günstig; Staubwolken ließen die Lage der Einschläge gut erkennen.

Planmäßig folgte ein Vorstoß bis 60 hm an Libau heran. Die Küstenstraße, die an dieser Stelle gut einzusehen war, zeigte keinerlei Verkehr. Da auch sonst nichts vom Feinde zu entdecken war, machte der Kommodore um 8 Uhr vormittags kehrt und lief nach Memel zurück, wo er gegen Mittag eintraf. Die beiden Aufklärungsflugzeuge brachten ebenfalls keine Neuigkeiten mit. Flugzeug 93, Leutnant zur See Joachim v. Roques und Maschinistenmaat Stöckler, hatte auf dem Rückwege den Libauer Kriegshafen überflogen und dabei seine beiden Bomben aus 1200 m Höhe auf die Kasernen losgemacht. Seine Beobachtungen deckten sich mit den früheren, nur war das Flugzeug diesmal nicht beschossen worden.

Der Angriff der Armee hatte offenbar Erfolg, denn abends kam aus Tilsit die Aufforderung, die Scheinlandung am 28. durchzuführen, also zu dem in Aussicht genommenen Zeitpunkt. Kommodore v. Karpf stellte seine „Transportflotte" zusammen: 10 Fischdampfer der Hilfsminensuchdivision und die beiden Flugzeugmutterschiffe; davon mußte sogar noch das größte und wirkungsvollste, „Answald", zurückgelassen werden, weil der Wasserstand des Seetiefs so erheblich gesunken war, daß das Schiff trotz weiterer Abgabe von Kohlen und Wasser die Barre in der Mündung nicht passieren konnte. Da das seemännisch geschulte Personal der russischen Küstenwachen sich voraussichtlich nicht leicht täuschen ließ, erhielt die Division Anweisung, sich so weit von Land entfernt zu halten, daß nur ihre Rauchwolken, und auch diese nur schwach auszumachen sein würden. Die Kreuzer dagegen hatten durch lebhafte Manöver unweit der Küste den Eindruck zu erwecken, als stände etwas Bedrohliches bevor.

Nachdem weder die nachts sichernden Vorpostenboote noch die Flugzeuge der Frühaufklärung Verdächtiges bemerkt hatten, liefen Dampfer und Kreuzer, um 6 Uhr beginnend, aus. Die Torpedoboote waren auf beide Gruppen verteilt; „U A" besetzte wieder eine Wartestellung in See. Vergeblich wurde während des Anmarsches nach feindlichen Truppen Ausschau gehalten. Gegen 11 Uhr kamen die Schornsteine von Libau in Sicht, die Fischdampfer begannen zu qualmen. Zwei Stunden lang demonstrierte der Kommodore mit seinen Schiffen, dann gab er Befehl zum Rückmarsch; Wind und Seegang hatten plötzlich so zugenommen, daß man eine Landung nicht mehr hätte durchführen können. Bis 7 Uhr nachmittags kehrten alle Schiffe in den Hafen zurück. Auch die Flugzeuge wurden unversehrt auf den Mutterschiffen eingesetzt; „93" war nahezu 5 Stunden in der Luft gewesen und hatte trotz des Seegangs eine Zwischenlandung vorgenommen, um Öl nachzufüllen. Die Unternehmung hatte, wie sich aus dem Verhör später gefangener russischer Offiziere ergab, ihren Zweck

erfüllt: Ein Teil der Libauer Besatzungstruppen, welcher an die bedrohte Front geworfen werden sollte und schon Salanty erreicht hatte, wurde beim Erscheinen der Schiffe beschleunigt nach Libau zurückgeholt und fiel damit für die Abwehr des deutschen Vormarsches aus.

Für den nächsten Tag war keine Aufgabe gegeben. Der 2. Admiral beschränkte sich darauf, Flugzeuge nach Norden aufklären zu lassen, zumal an diesem Tage grobe See die Treffaussichten der Schiffsgeschütze stark herabsetzte. Am Morgen ankerte S. M. S. „Augsburg", Fregattenkapitän Johannes Horn, auf dem Strom, worauf Kommodore v. Karpf sich auf diesem Kreuzer einschiffte. Als das Truppenkommando Tilsit auch für den 30. April keine Anforderungen stellte, wurde der minenfreie Weg nach Libau nachgeprüft; man mußte damit rechnen, daß der Feind in der deutscherseits benutzten Fahrrinne, etwa mit Hilfe der in Libau aufliegenden Handelsfahrzeuge, Minen auslegte. Morgens startete zunächst ein Flugzeug zur Aufklärung, eine Aufgabe, welche von jetzt ab täglich erledigt wurde, sofern das Wetter es erlaubte. Dann ging die Hilfsminensuchdivision in See, als Bedeckung folgte „U A", bis im Laufe des Vormittags S. M. S. „Augsburg" die Sicherung übernahm. Um 11 Uhr kamen Funksprüche der Minensuchdivision des Inhalts, daß wenige Meilen von Libau entfernt, querab der Bake von Bernaten, eine Mine im Gerät detoniert war. Leider verhinderte der zunehmende Seegang, die Ausdehnung der Verseuchung festzustellen. Der 2. Admiral mußte den Befehl zum Rückmarsch geben.

Fiel, wie an diesem Abend, die Luftaufklärung aus, so bedeutete das immer eine sehr fühlbare Schwäche. Memel war unbefestigt, die Schiffe trugen höchstens 10,5 cm-Geschütze. Die geringe Zahl und starke Beanspruchung der Torpedoboote und Hilfsfahrzeuge gestattete nur einen bescheidenen Vorpostendienst. Er blieb meist auf die Nachtstunden und auf Zeiten geringer Sichtigkeit beschränkt. Bei Tage mußte der Ausguck von Land genügen, den die Nachrichtenstelle im äußeren Memeler Leuchtturm und ein in Polangen eingerichteter Marine-Beobachtungsposten versah. Die Fernaufklärung blieb, abgesehen von den Vorstößen der Kreuzer und Minensucher, den Flugzeugen überlassen. Sie lösten ihre Aufgabe; denn als jetzt der Führer der Aufklärungsstreitkräfte selbst im Osten eintraf, konnte der Kommodore melden: „Nach einwandfreier Fliegerbeobachtung in Libau keine Fahrzeuge, die für Minen-Fernunternehmungen in Frage kommen. Libau vielleicht Stützpunkt für lokale Minenunternehmungen mittels kleiner Fahrzeuge. Tiefenstand der bei Bernaten gefundenen Mine 4,5 m. Sperre oder Verseuchung wahrscheinlich, da Gerät mehrfach ausschlippte. Kein U-Boot in Libau."

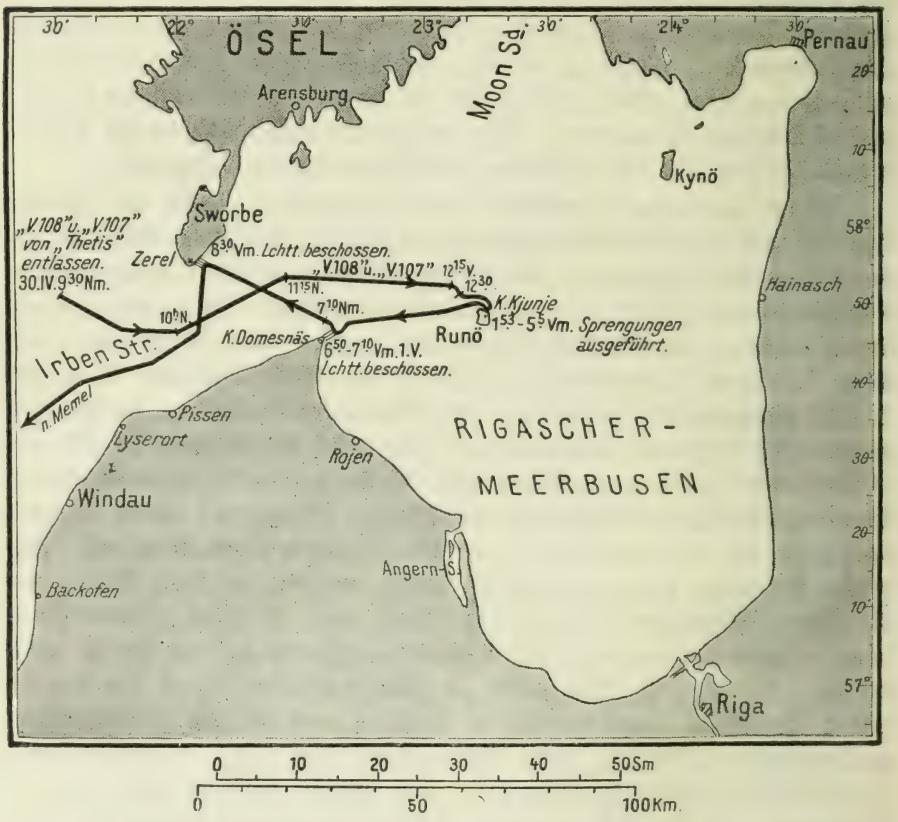
Kontreadmiral Hopman war am 27. April mit „Prinz Adalbert", „Augsburg" und zwei Torpedobooten von Kiel aufgebrochen. Da keine besonderen Anforderungen vorlagen, wurde zunächst „Augsburg" allein nach Memel geschickt, während das Flaggschiff nach Danzig einlief. Erst wenige Tage zuvor hatte die Kaiserliche Werft, Oberwerftdirektor Vizeadmiral v. Holleben, Meldung machen können, daß die Baggerarbeiten in der Einfahrt von Neufahrwasser genügend weit vorgeschritten seien, um größeren Schiffen das Einlaufen bei jedem Wasserstand zu ermöglichen. Im Kaiserhafen, bei Weichselmünde und im Freihafen waren sechs Liegeplätze fertiggestellt. Noch fehlte es an den nötigen Hilfsmitteln, im besonderen an kräftigen Schleppern. Aber es besaßen doch nun auch die Panzerkreuzer östlicher als Swinemünde einen zuverlässigen Stützpunkt.

Gleich nach dem Festmachen, am 29. vormittags, setzte sich Admiral Hopman mit dem Nachrichtenoffizier des Heeres, Major v. Rotberg, und durch seine Vermittlung mit dem Truppenkommando Tilsit in Verbindung. Kapitänleutnant Gercke, der 2. Admiralstabsoffizier, schlug einen Handstreich gegen die im Rigaschen Meerbusen gelegene Insel Runö vor. (Textskizze 7.) Zwei Torpedoboote sollten in der Nacht vom 30. April zum 1. Mai durch den Westeingang in den Meerbusen einbrechen, im Morgengrauen die Inselwache überraschen, die dort zu vermutende FT- und Signalstation zerstören und auf dem Rückwege die Küstenwachstellen in Domesnäs und Zerel angreifen. Ein Kleiner Kreuzer mit einem Torpedoboot sollte vor der Irbenstraße den artilleristischen Rückhalt bilden. Man durfte erwarten, daß die Nachricht davon auf die mit dem Rücken zum Rigaschen Meerbusen kämpfenden Teile der russischen Nordwestfront beunruhigend wirken, vielleicht Truppenverschiebungen zur Folge haben würde. Der Einsatz schien nicht zu groß, besonders da es sich um den ersten Angriff in jenen Gewässern handelte, und da von Verteidigungsmaßregeln des Feindes nichts bekanntgeworden war. Generalleutnant v. Lauenstein war einverstanden, und Prinz Heinrich gab seine Zustimmung. Mit der Leitung wurde auf seine Bitte Kapitänleutnant Gercke selbst betraut. Dieser Offizier schien besonders geeignet, nicht nur, weil er Rußland aus eigener Anschauung kannte und die Sprache beherrschte, sondern auch wegen seiner militärischen Fähigkeiten. Er wurde von einem Torpedoboot nach Memel gebracht, wo die beiden für den Vorstoß abgeteilten Boote „V 108" und „V 107", Oberleutnant zur See der Reserve Hans Hagendorf und Oberleutnant zur See Kurd v. Heydebreck, lagen. Die Bootsbesatzungen wurden durch je einen Landungszug von „Prinz Adalbert" verstärkt.

Am 30. April morgens ging Kapitänleutnant Gercke bei steilem See-

gang aus SW, aber rechts drehendem Winde in See. Der kleine Verband marschierte unter Führung von „Thetis" aus Sicht der Küste nach Norden und erreichte 9 Uhr abends den Eingang zur Irbenstraße; hier blieb „Thetis" mit „S 148" zurück. Die Nacht war klar, der Wind hatte auf Stärke 3 abgeflaut. Keins der Leuchtfeuer auf dem Festlande oder auf

Textskizze 7.



„V 108" und „V 107" im Rigaschen Meerbusen am 1. Mai 1915.

Ösel brannte; nichts deutete auf die Anwesenheit feindlicher Wachfahrzeuge. Bald nach Mitternacht kamen die Umrisse von Runö heraus, „V 108" und „V 107" gingen um die Nordspitze herum und warfen in Lee der Insel Anker. Das Landungskorps fand die Insel unbesetzt; die Leuchtturmwärter sagten aus, eine FT-Station sei nur vorübergehend einmal im Frieden vorhanden gewesen, Verbindung mit dem Festlande bestände nur durch Segelboote, Kriegsschiffe seien nicht in die Nähe gekommen, Handelsschiffe seit dem Herbst nur selten. Die Angaben wurden durch die schwedisch

sprechende Bevölkerung bestätigt. Man mußte sich damit begnügen, die Spiegel des Leuchtfeuers zu zerstören, die Petroleumvorräte anzuzünden und vier im militärpflichtigen Alter stehende Leuchtturmwärter mitzunehmen.

Die Boote steuerten darauf Kap Domesnäs an. Dort gelang der Versuch, die Beiboote auszusetzen, der bewegten See wegen nicht, so daß Leuchtturm und Signalstation von Bord aus unbrauchbar gemacht werden mußten. Beide Ziele wurden eine Viertelstunde lang beschossen, die Signalstation mit sichtbarem Erfolg, während der massiv gebaute Leuchtturm von den 8,8 cm-Granaten nicht besonders mitgenommen wurde. Eine kurze Beschießung des Leuchtturms von Zerel, die um 8,30 Uhr von beiden Booten ausgeführt wurde, bildete den Schluß der Unternehmung. Den Rückweg gedachte Kapitänleutnant Gercke zur Vertiefung der Wirkung an der Küste entlang zu nehmen. Es erreichte ihn aber noch rechtzeitig ein Funkspruch, der ihn wegen der bei Bernaten entdeckten Minen anwies, aus Sicht von Land zu steuern. Vorsicht war am Platze; S. M. S. „Thetis" sichtete in dem gleichen Seegebiet, in welchem sie die Nacht über gekreuzt hatte, eine treibende russische Mine, und schoß sie ab. Der Kreuzer sowohl wie die Boote waren 8 Uhr abends wieder in Memel, „S 139" brachte Kapitänleutnant Gercke und das Landungskorps weiter nach Danzig.

Die schneidige Durchführung des Vorstoßes wurde gebührend anerkannt[1]). Aber das allgemeine Interesse war einer neuen Aufgabe zugewandt, welche sich aus dem Verlauf der Landoperationen entwickelt hatte. Die Linie Kielmy—Telsze war erreicht, teilweise bereits überschritten; die Kavallerie streifte bis in die Gegend von Schaulen. Das Armeeoberkommando beabsichtigte, den Druck auf den feindlichen rechten Flügel fortzusetzen, eine Bewegung, in deren Verlauf die deutschen rückwärtigen Verbindungen in Gefahr gerieten, von Libau aus gestört zu werden. Der Platz galt, seit der Räumung bei Kriegsbeginn, nicht mehr als vollwertige Festung, aber er beherbergte noch jetzt eine Garnison, deren Stärke auf 6—8000 Mann geschätzt wurde. Libau war rings von Seen und Sümpfen umgeben und an den schmalen Zugängen durch Befestigungen geschützt, über deren Zustand sichere Nachrichten fehlten. Es wurde beschlossen, eine Überrumpelung zu versuchen; da man nur wenige Bataillone und Batterien hierfür freimachen konnte, sollte die Marine möglichst ausgiebig mitwirken. Daß sie die feindliche Flotte fernhalten würde, setzte man stillschweigend voraus.

Kontreadmiral Hopman empfing die erste Nachricht am Abend des 1. Mai: Die Armeegruppe Lauenstein teilte kurz ihre Absicht mit, Libau

[1]) Über die Wirkung auf den Feind vgl. Seite 152.

am 6. oder 7. durch Handstreich zu nehmen, und ersuchte um kräftige Unterstützung. Sie wurde sogleich zugesagt; Prinz Heinrich, an welchen noch in der Nacht eine ausführliche Meldung abging, stimmte gleichfalls zu. Als dann auch aus dem Hauptquartier Ost eine Mitteilung nach Kiel gelangte mit der Frage, auf wieviel Kräfte gerechnet werden könnte, antwortete er, alle Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee würden sich beteiligen.

Die Armee beabsichtigte, den Hauptstoß gegen die Landenge zwischen Libauer und Tosmar-See zu führen. (Textskizze 8 auf Seite 66.) Eine auf der Straße Memel—Libau vorgehende Gruppe würde sich von Süden her beteiligen. Der Marine war an Aufgaben zugedacht, alle in ihrem Bereich liegenden Batterien zu bekämpfen, die Nordfront selbständig anzugreifen, den nach Norden führenden Weg zu sperren und zu Beginn des Sturmangriffs durch Beschießung der Ostfront die Verteidigung in Verwirrung zu bringen. Hierauf wurde ganz besonderer Wert gelegt. Der Zeitpunkt der Erstürmung war noch nicht zu übersehen, weil die Schnelligkeit des Anmarsches von der feindlichen Gegenwirkung abhing. Brückenzerstörungen und andere Hindernisse würden vielleicht eine Verzögerung von mehreren Tagen bedingen.

Die Marine bezeichnete das Eingreifen eines kampffähigen Landungskorps, sei es aus Teilen der Besatzungen, sei es aus eingeschifften Truppen, schon wegen der geringen Zahl der Kreuzer als ausgeschlossen; Transportschiffe bereitzustellen, reichte die Zeit nicht. Im übrigen wurden die Aufgaben übernommen mit der Einschränkung, daß Nebel oder Seegang aus Westen die Mitwirkung der Schiffe so gut wie ganz ausschließen würde, und daß die großen Schiffe sich nachts nicht auf der Reede halten könnten. Auch noch in den ersten Morgenstunden würde das Schießen von See aus — gegen die Sonne — ungünstig sein. Generalleutnant v. Lauenstein nahm diese Vorbehalte, die Admiral Hopman dem Verbindungsoffizier des Heeres gegenüber machte, nicht nur in Kauf, sondern begrenzte die Aufgaben selbst noch weiter zugunsten größerer Sicherheit der eigenen Truppen.

Das Nachrichtenwesen wurde ausgebaut, um engste Fühlung zwischen See- und Landstreitkräften sicherzustellen und vor allem Verwechslungen von Freund und Feind auszuschalten. Den Stäben wurde Marinefunkpersonal beigegeben, den an der Küste vorgehenden Truppen, soweit möglich, Signalpersonal. Schließlich wurde noch der im Frieden im Admiralstab bearbeitete Plan von Libau, welcher der Leitung höchst willkommen war, mit Quadrateinteilung versehen und vervielfältigt, so daß für beide Teile eine gemeinsame Unterlage für Befehle und Nachrichten gegeben war.

Inzwischen versammelte Kontreadmiral Hopman seine Schiffe und Flottillen im Osten. Die Kleinen Kreuzer und die 20. Halbflottille waren bereits in Memel, „Prinz Adalbert" lag in Neufahrwasser klar zum Auslaufen. „Prinz Heinrich", „Roon" und die 19. Halbflottille, welche nach Beendigung ihrer Übungen nach Swinemünde gegangen waren, erhielten am Abend des 2. Mai Marschbefehl nach Danzig. Gerade in diesen Tagen trat der zwar langsame, aber wegen seines mäßigen Tiefgangs und guter Wendigkeit für den Küstenkrieg sehr brauchbare „Beowulf" zu den Ostseestreitkräften; Prinz Heinrich hatte mit seinem Ende März gestellten Antrag, ihm für Memel zwei Küstenpanzer zuzuteilen, wenigstens zu einem Teil Erfolg gehabt. Das Schiff traf nach beschleunigter Beendigung einiger Werftarbeiten am 3. Mai abends in Kiel ein und setzte alsbald seinen Marsch nach Neufahrwasser fort.

Während die Zahl der schweren Geschütze, über die der Admiral damit verfügte, auszureichen schien[1]), hielt er eine Vermehrung der leichten Streitkräfte für wünschenswert. Kleine Kreuzer konnten näher an die Küste herangehen und sich freier bewegen als die großen Schiffe, die auf das abgesuchte Fahrwasser angewiesen waren. Es mußte eine starke Sicherung nach Norden vorgeschoben werden, zumal die vorbereitende Tätigkeit der Minensucher und Flieger den Feind aufmerksam machte; die letzten Nachrichten besagten zwar, daß „Rurik" und zwei Linienschiffe zur Reparatur in Kronstadt lägen, aber mit Panzerkreuzern und Torpedobooten war zu rechnen. Je mehr Fahrzeuge vor Libau aufmarschierten, desto größer die Wirkung auf die Verteidiger und die Entlastung der eigenen Truppe. Hier handelte es sich nicht allein darum, der Armee ausschlaggebend zu helfen, vielleicht würde der feindliche Kriegshafen den eigenen Seestreitkräften als Stützpunkt dienen können. Admiral Hopman beantragte einige Kreuzer und Flottillen aus der Nordsee, wenngleich er sich klar war, daß sie wohl kaum bewilligt werden würden; denn die Hochseeflotte mußte für die Dauer ihrer Abwesenheit auf Vorstöße verzichten. Es traf sich günstig, daß ein solcher vorerst nicht geplant war. Der Flottenchef stellte auf Anfrage aus dem Großen Hauptquartier bereitwilligst vier Kreuzer der IV. Aufklärungsgruppe und zwei Flottillen zur Verfügung. Der Oberbefehlshaber in Kiel, welcher ebensowenig mit der Bewilligung der Kreuzer gerechnet hatte, war inzwischen unmittelbar an den Flottenchef herangetreten mit der Bitte, die in der Kieler Bucht übenden vier Schiffe des IV. Geschwaders („Wittelsbach"-Klasse) in den kritischen Tagen nach Swinemünde zu verlegen. Admiral v. Pohl war auch hiermit ein-

[1]) „Prinz Adalbert" 4 — 21 cm, 10 — 15 cm. „Roon" 4 — 21 cm, 10 — 15 cm. „Prinz Heinrich" 2 — 24 cm, 10 — 15 cm. „Beowulf" 3 — 24 cm.

verstanden, bat nur, die Übungen nach Möglichkeit zu fördern. Der Prinz entschied sich unter diesen Umständen dafür, auf die Linienschiffe vorläufig zu verzichten.

Während die Verhandlungen zwischen Armee und Marine und zwischen den höheren Marine-Kommandostellen untereinander die Grundlagen organisatorischer Art schufen, waren Kreuzer, Torpedoboote, Flieger und Minensucher lebhaft tätig, um das Unternehmen an der Front vorzubereiten. Kommodore v. Karpf hatte gleich am 1. Mai Befehl erhalten, längs der Küste bis Libau einen für große Schiffe befahrbaren minenfreien Weg zu schaffen und offenzuhalten. Außer der Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser (Weidgen) war ihm die II. Minensuchdivision (Doflein) zugeteilt worden, welche zu diesem Zweck von ihrem Arbeitsgebiet an der Stolpe-Bank zurückgezogen wurde. Als diese am 2. morgens in Memel eintraf, unerwartet früh, weil sie zufällig am Abend vorher wegen schlechten Wetters Neufahrwasser aufgesucht hatte, befanden sich die Streitkräfte des 2. Admirals mitten in einer Unternehmung zur Luftaufklärung gegen Windau. Das Flugzeugmutterschiff „Glyndwr" war, begleitet von vier Hilfsminensuchbooten und gedeckt durch „Thetis", „V 107" und „U A", vor drei Stunden in See gegangen, um jenseits Libau Flugzeuge auszusetzen, die beiden anderen Kreuzer wollten eben folgen. Nun wurde die Gruppe „Thetis" zurückgerufen; wenn auch die Feststellung, ob jener Hafen feindlichen Minenlegern und U-Booten als Stützpunkt diente, recht wichtig war, ging das Minensuchen doch vor. Die noch im Hafen liegenden Hilfsminensuchboote liefen aus, um die alte Strecke bis Bernaten nachzuprüfen, die II. Minensuchdivision folgte, sobald sie Kohlen und Wasser ergänzt hatte; S. M. S. „Lübeck" und „V 108" sicherten sie, S. M. S. „Augsburg" brachte den Kommodore zur Teilnahme an den Vorbesprechungen mit der Armee nach Danzig. Bald war bei dem ruhigen Wetter die am 30. April entdeckte Sperre wiedergefunden. Es ergab sich, daß sie sich noch etwas weiter nach See zu erstreckte, als bisher bekannt, und in Richtung Ost—West verlief. Erst bei Einbruch der Dunkelheit, gegen 6 Uhr, wurden die Arbeiten abgebrochen. Der Kreuzer und die Minensucher liefen nach Memel zurück, „V 108" und „T 56" blieben zur Bewachung bei der Sperre.

Ein steifer Südwest verhinderte am 3. die Wiederaufnahme der Arbeit; die beiden Wachboote wurden heimgerufen. Mittags kehrte S. M. S. „Augsburg" mit Begleitbooten aus Danzig zurück. Der Kommodore brachte den genauen Plan für die Operationen mit und gab mündlich und schriftlich seine Ausführungsbefehle dazu. Die Hilfsminensuchdivision hatte jeden Morgen den minenfreien Weg nachzuprüfen, im

übrigen stand sie für neu auftretende Anforderungen zur Verfügung. Der II. Minensuchdivision lag ob, die Sperre weiter zu erforschen, dann die Fahrstraße bis an Libau vorbei fortzuführen; sie sollte möglichst nahe an der 10-Meter-Linie entlanglaufen, wenn angängig die Minensperre östlich umgehen. Tagsüber hatte ein Kreuzer, durch zwei Boote gegen U-Boots-angriffe gesichert, hinter der Division zu stehen, nachts bewachten Boote der 20. Halbflottille das Arbeitsgebiet. Die Sicherung gegen Norden wurde auch weiterhin den Seeflugzeugen von „Answald" und „Glyndwr" anvertraut, die morgens und abends bis 60 sm nordwestlich Memel und über Libau aufklärten. Am 3. abends sah Kommodore v. Karpf den Führer des gegen Libau aufgestellten Detachements, Oberst v. d. Schulenburg, und seinen Chef des Stabes bei sich an Bord. Mit ihnen wurde noch einmal im Beisein eines Ortskundigen, des Kapitänleutnants der Reserve Schünemann, der ganze Plan durchgesprochen.

In der Nacht flaute es ab, so daß sich die Minensucher am 4. Mai bei Morgengrauen an die Arbeit machen konnten. Die II. Minensuchdivision fand in der Nähe der Sperre, auch auf flachem Wasser, neue Minen, so daß der Divisionschef das ganze Gebiet für verseucht erklären und die Fahrstraße außen herumlegen mußte. Bei Platz c und querab von Libau wurden keine Minen mehr angetroffen. (Skizze 8 auf Seite 66.) Um Hin- und Rückmarsch nach Memel zu sparen, brachte Kapitänleutnant Doflein die Division für die Stunden der Dunkelheit bei Bernaten-Riff zu Anker, er selbst lief mit dem Führerboot zur Berichterstattung ein. Die Bewachung des abgesuchten Gebietes übernahmen „S 148" und „S 139" und hinter ihnen S. M. S. „Lübeck" mit „S 142" und „S 141", die bereits tagsüber in Zickzackkursen den Minensuchern gefolgt waren. Die Hilfsminensuchdivision hatte auf ihren Fahrten nichts gefunden und war nach Memel zurückgekehrt. Das Ergebnis des Tages war sehr zufriedenstellend, was zu einem Teil dem schönen, ruhigen Wetter zu danken war. Es blieb nur übrig, die Wege bis zum Beginn der Unternehmung offenzuhalten und an einigen Stellen zu verbreitern.

Am 5. Mai arbeitete die II. Minensuchdivision wieder von früh an auf der Reede von Libau. Als sich dabei das Führerboot, „T 104", Kommandant Oberleutnant zur See v. Zitzewitz, der mittleren Hafeneinfahrt näherte, wurde es gegen 11 Uhr vormittags von Land her beschossen. Der Feind feuerte 50 bis 60 Schuß leichten und mittleren Kalibers, „T 104" erwiderte mit seinen beiden 5,2 cm-Geschützen und entkam unbeschädigt. Die Stadt wurde nun scharf im Auge behalten. Um 1,30 Uhr feuerte „Augsburg", die mit dem 2. Admiral an Bord und in Begleitung von „G 135", dem Flottillenboot der X. Flottille, in der Fahrstraße auf und

abstand, ein paar Schuß auf ein Drahthindernis im Süden, an welchem anscheinend gearbeitet wurde. Eine Stunde später war zu beobachten, wie ein eigenes Flugzeug mit Schrapnells beschossen wurde. Flaggschiff und Minensuchdivision liefen gegen Abend in Memel ein. In dieser Nacht ankerten vier Torpedoboote in Abständen von 3 sm im Nordende des minenfreien Weges, etwas weiter südlich lag S. M. S. „Thetis" mit zwei Booten, zwischen Punkt A und B kreuzten zwei Fischdampfer, ein dritter war als Hilfsfeuerschiff auf Punkt B verankert. Der Rest der Hilfsminensuchdivision war nach Danzig berufen worden und prüfte auf dem Marsche dorthin den Küstenweg Memel—Brüsterort—Neufahrwasser nach. Im Laufe des Tages hatte dreimal ein Flugzeug über Libau gestanden, alle waren wohlbehalten im Memeler Seetief gelandet.

Vornehmlich auf ihre Meldungen und Photographien — wegen Mangels an Armeeflugzeugen machten sie auch Aufnahmen von der Libauer Landfront — gründete sich die Überzeugung, daß die Festung keinen ernsten Widerstand zu leisten vermöge. Die großen Kasernenanlagen im „Kriegshafen Kaiser Alexander III." waren gar nicht oder doch nur schwach belegt, und nirgends waren frische Spuren von Erdarbeiten zu entdecken, die auf Neuanlage von Infanteriewerken oder Batteriestellungen schließen ließen. Das Abwehrfeuer war von wenigen leichten Geschützen ausgegangen, an dem Angriff auf das Minensuchboot hatten sich eine leichte und eine mittlere Batterie beteiligt. Möglicherweise war das eine Kriegslist; der Feind konnte die eine oder andere der vorhandenen alten Stellungen wieder mit schweren Geschützen ausgerüstet haben, ließ sie aber vorläufig schweigen. Bei der mittleren Hafeneinfahrt war laut Meldung von „T 104" eine Balken- und Trossensperre hinzugekommen, die übrigen schienen unverändert; passierbar war allenfalls die südliche Einfahrt für kleine Fahrzeuge.

Am 5. Mai abends kam der Operationsbefehl des Führers der Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee heraus. Er enthielt die letzten Nachrichten vom Feind, die Ergebnisse der Minensuchtätigkeit und das Wissenswerte über Libau. Es folgten der Angriffsplan der Armee und die der Marine zufallenden Aufgaben, dann die Befehle für die Durchführung. Die Schiffe sollten in drei Gruppen auf Libau-Reede ankern oder, wenn das Wetter das nicht erlaubte, sich in Anlehnung an verankerte Bojen auf der Stelle halten: „Beowulf" und ein Kleiner Kreuzer möglichst nahe der Nordfront, die Großen Kreuzer ebenfalls im Norden an der 10 m-Linie, die beiden übrigen Kleinen Kreuzer am Südende der Stadt. Die Minensuchdivisionen hatten gegen U-Boote zu sichern, die X. Flottille blieb zur Verfügung, um gegebenenfalls in den Hafen einzudringen. Je ein Torpedoboot im

Norden und im Süden war dazu bestimmt, Signalverbindung mit den eigenen Truppen herzustellen, sobald sie am Strande erscheinen würden, andere waren als Depeschenboote abgeteilt. „U A" blieb in Memel in Bereitschaft. Bei gutem Wetter sollte „Glyndwr" mit vier Flugzeugen bis in die Nähe von Libau vorgezogen werden. Die Sicherung des Verbandes gegen Störungen durch die russische Flotte fiel der IV. Aufklärungsgruppe und den Nordsee-Flottillen zu, welche am 7. Mai morgens zwischen Hufvudskär—Gotska Sandö—Ösel eine Vorpostenlinie auslegen würden.

Den Befehl zum Feuereröffnen behielt sich der Admiral vor, es sei denn, daß die Schiffe angegriffen, oder daß gesichtete Truppen einwandfrei als feindliche erkannt wurden; Torpedoboote sollten nicht ohne besonderen Befehl schießen. Die eigentliche Stadt und die Werft- und Hafenanlagen waren möglichst zu schonen. Das Flaggschiff würde sich zuerst allein auf das Hauptziel im Osten einschießen, wobei die Lage der Salven versuchsweise von Flugzeugen durch Kreiseschlagen und ähnliche Manöver angezeigt werden sollte; die übrigen Panzerkreuzer würden dann Befehl zum Einfallen erhalten. „Beowulf", Kapitän zur See Ebert, war hinsichtlich der Bekämpfung der Nordfront selbständig, der bei ihm stehende Kreuzer wurde ihm unterstellt. Im Süden hatte Kommodore v. Karpf die Leitung. Ruhiges, überlegtes Feuern und Sparsamkeit mit der Munition wurde den Schiffen ebenso zur Pflicht gemacht wie Vorsicht bei der Feststellung, ob Freund oder Feind. Jedes Schiff hatte ein Dampfboot für Landungszwecke klarzuhalten. Den Schluß des Befehls bildeten die mit der Armee vereinbarten Signale, der Sammelplatz für alle Streitkräfte (7. Mai 3 Uhr früh Bernaten-Riff) und die Anordnungen für den Marsch.

Einige Sorge bereitete die Kohlenfrage. In Memel befanden sich keine nennenswerten Mengen auf Lager. Die Kreuzer und Boote nahmen Kohlen, Kesselspeisewasser und Maschinenöl aus zwei Dampfern, die ihre Basis in der Kaiserlichen Werft Danzig hatten. Diese waren nicht imstande, dem in wenigen Tagen auf ein Vielfaches gestiegenen Bedarf zu genügen. Der eine ging am 4. Mai abends, der andere 24 Stunden später leer nach Danzig; Hin- und Rückfahrt und Beladen nahmen mindestens fünf Tage in Anspruch. Fürs erste konnte man auf die Bestände des Flugzeugmutterschiffes „Answald" zurückgreifen, welches als Ballast Kohlen geladen hatte. Dann half die Danziger Werft, indem sie Schleppzüge ausrüstete. Außerdem wurde in Kiel ein Dampfer mit 2000 t gesackter Torpedobootskohle bestellt.

Die Memeler Streitkräfte liefen am 6. Mai gegen Mittag aus, und zwar gleich mit allen drei Kleinen Kreuzern für den Fall, daß die Armee früher als geplant vor Libau eintraf. Die Arbeit der Minensucher ging störungslos vonstatten, nirgends fanden sich Spuren feindlicher Abwehr.

Der Kommodore verbot, an die Hafeneinfahrten heranzugehen, um eine neue Schießerei mit den Strandbatterien zu vermeiden. Die Flieger wurden wieder vom Tosmar-See her erfolglos beschossen. Eine leichte Brise und gute Sicht begünstigten die Aufklärung; Stadt und Forts zeigten das gewöhnliche Bild, die Landstraße war leer, auf dem Bahnhof herrschte Ruhe. Das Detachement Schulenburg ließ nichts von sich hören. So suchte denn der 2. Admiral bei Dunkelwerden einen Ankerplatz südlich von Bernaten-Riff auf, in der Fahrrinne die 20. Halbflottille zurücklassend.

In den Mittagsstunden hatte sich auch Kontreadmiral Hopman mit den Panzerkreuzern auf den Weg gemacht. Nur unter Schwierigkeiten gelang die Ausfahrt der mit Kohlendeckslast beschwerten Schiffe aus der Weichsel, deren Wasserstand 30 cm unter Normal gesunken war, mehrmals kamen sie im Fahrwasser fest. Um 3,30 Uhr endlich setzte sich der Verband in Marsch. S. M. S. „Beowulf" war seiner geringeren Geschwindigkeit wegen vorausgelaufen und hing sich bei Brüsterort an die Linie an. Die 19. Halbflottille bildete U-Bootssicherung, so lange es hell war, dann folgte sie gesammelt achteraus vom Flaggschiff.

Als es am 7. Mai 2,30 Uhr morgens dämmerte, kamen die Streitkräfte des 2. Admirals in Sicht und nahmen ihre Plätze ein. Zum ersten Male sah Kontreadmiral Hopman den ganzen Verband unter seiner Flagge vereinigt. Eine lange Reihe von Schiffen und Fahrzeugen, ein buntes Bild: Vorn die alten kleinen Torpedoboote der II. Minensuchdivision, dann drei Panzerkreuzer, jeder ein Typ für sich, durch die Zahl der Schornsteine (3 — 2 — 4) auch äußerlich stark unterschieden, das Küstenpanzerschiff „Beowulf", noch aus der Caprivischen Zeit hervorgegangen, in seinem Kielwasser drei Kleine Kreuzer verschiedenen Alters, am Schluß einige Fischdampfer der Hilfsminensuchdivision und die vier Vorpostendampfer, die bis zum Kriege dem Kieler Hafenverkehr gedient hatten. In der X. Flottille, die längs der Linie U-Bootssicherung bildete, hatten sich die Serien älterer Torpedoboote zusammengefunden, die in der Nordsee nicht mehr zu verwenden waren.

Bevor die Marschkolonne ganz hergestellt war, machte um 3 Uhr die IV. Aufklärungsgruppe, die sich auf dem Marsche in ihre Vorpostenlinie befand, Alarm: »Linie durchbrochen. Der gemeldete Feind steht in Quadrat 151 α oben, steuert SO.« Eine vorangehende erste Meldung hatte ihr Ziel nicht erreicht, das angegebene Quadrat lag 50 sm NW von Libau. Auf Anfrage gab „Stettin", das Flaggschiff der Nordseeverbände, genauer: »„München" hat in Sicht 2 Panzerkreuzer mit vier, 2 mit drei Schornsteinen in ONO 180 hm ab mit Kurs SO, außerdem im Norden

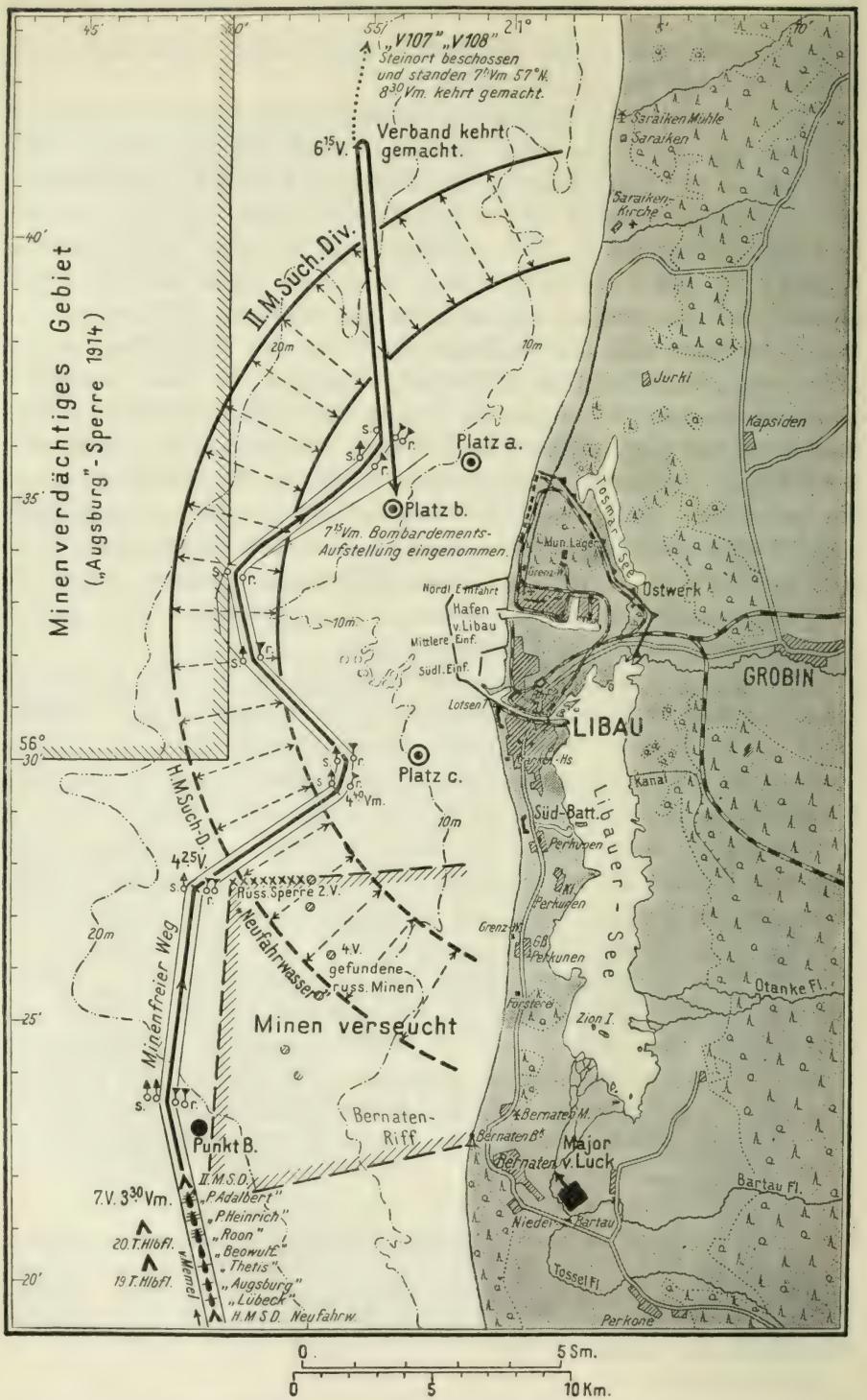
Rauchwolken.« Der nächste Funkspruch fügte hinzu: »Scheinbar bilden weitere feindliche Streitkräfte Vorhut.«[1])

Demnach hatten die Russen sich aufgemacht, um Libau zu decken, anscheinend mit allem, was ihnen zu Gebote stand. Wollte Admiral Hopman sich mit den Vorpostenkreuzern vereinigen, so mußte er kehrtmachen, um das minenverdächtige Gebiet südlich zu umgehen, das war aber ein Weg von 100 sm bis zu dem augenblicklichen Standort der IV. Aufklärungsgruppe, und damit hätte er dem Feinde die Reede von Libau freigegeben. Er zog es vor, ihm trotz der Minengefahr entgegenzulaufen. Fürs erste stand ihm die abgesuchte Fahrrinne zur Verfügung, jenseits Libau wollte er sich auf die Minensucher verlassen, die dem Geschwader voranfuhren. Im Notfall gedachte er auch auf sie zu verzichten und dicht unter Land auf flachem Wasser nach Norden durchzubrechen. „Glyndwr", der sich noch in Memel befand, erhielt Befehl zur Luftaufklärung gegen den Feind. „V 107" und „V 108" wurden nach Steinort vorausgeschickt. „S 142" erhielt Auftrag, „U A" abzuholen, es in eine Wartestellung nordwestlich Memel zu geleiten und beim Sichten des Feindes anzusetzen. „Beowulf" wurde mit den Fischdampfern zurückgelassen und ankerte nördlich Libau auf seinem Beschießungsplatz.

Die Kreuzer und Torpedoboote dampften, die Besatzungen freudig erwartungsvoll an den Geschützen, dem Feind entgegen. Als „Stettin" um 4 Uhr mitteilte, es seien einzelne Rauchwolken in Sicht, die Panzerkreuzer aber nicht mehr, antwortete „Prinz Adalbert" mit »Bitte Fühlung suchen«. Eine halbe Stunde später kam denn auch zurück: »Stehe in Quadrat 154 α, Kurs ONO. In NOzO vier Schiffe, anscheinend feindliche, mit südlichem Kurs." Aber um 5 Uhr meldete „Stettin" das russische Geschwader in Quadrat 032 β mit nördlichem Kurs. Die Stellung des Feindes — in beiden Fällen etwa 45 sm NzW von „Prinz Adalbert" — und sein Kurs ließen keinen Zweifel, daß er kehrtgemacht hatte. Admiral Hopman gab die Hoffnung nicht auf, ihn noch zum Kampfe zu stellen, und benachrichtigte den Führer der IV. Aufklärungsgruppe, Kontreadmiral Scheidt: „Gehe den ausreißenden feindlichen Streitkräften unter der Küste entgegen." Erst als er bis 6,15 Uhr nichts gesichtet hatte, auch von den Vorpostenkreuzern nichts mehr hörte, wandte er sich wieder seiner eigentlichen Aufgabe zu.

[1]) Der Zusammenstoß des Feindes mit der deutschen Vorpostenlinie wird weiter unten behandelt (Seite 75 und Karte 2). Die innerhalb der Vorpostenstreitkräfte gewechselten Funksprüche, die hätten erkennen lassen, daß es sogar zum Gefecht gekommen war, sind auf „Prinz Adalbert" nicht gehört worden, vermutlich weil sie mit geringerer Intensität gegeben wurden.

Textskizze 8.



Anmarsch zur Beschießung von Libau am 7. Mai 1915.

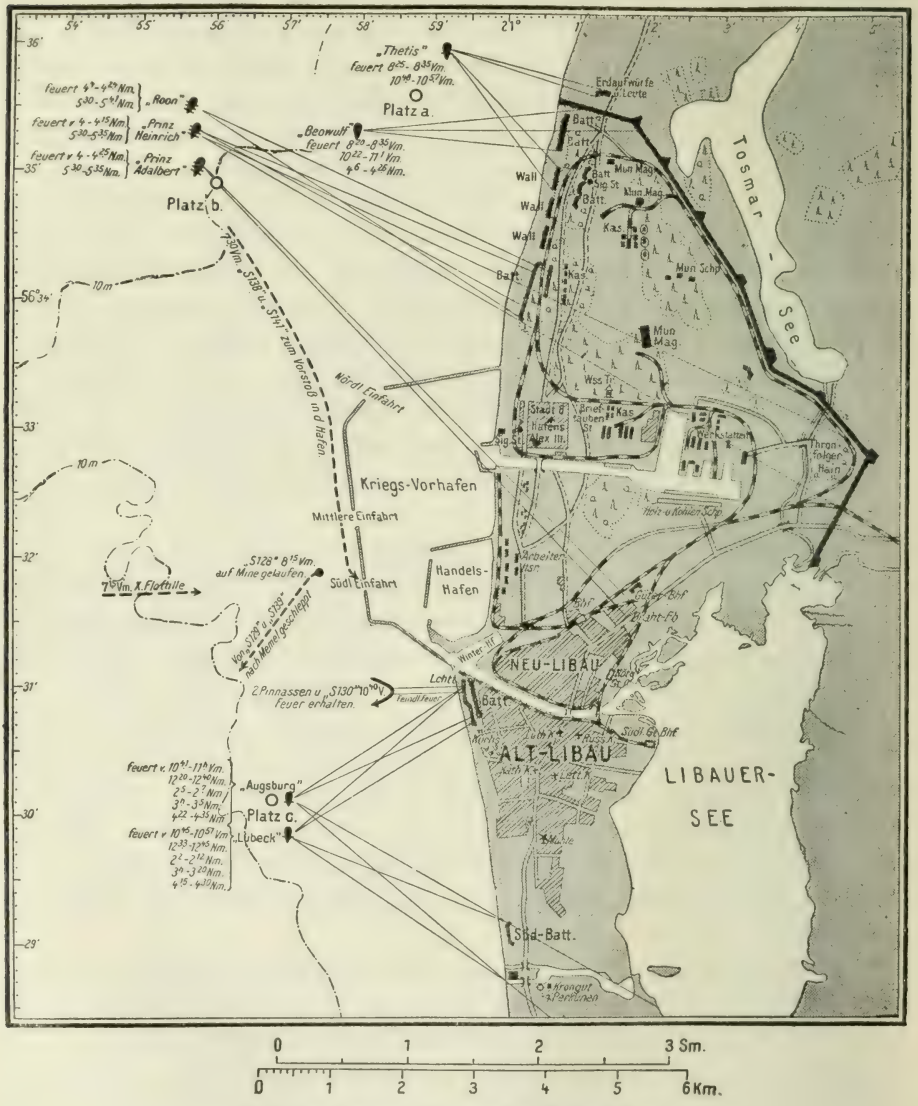
Anscheinend waren die russischen Verbände heimgerufen worden, weil sie zur Rettung Libaus zu spät kamen. Denn die Festung wurde aufgegeben, die Räumung hatte begonnen. Darauf ließ ein Funkspruch der Armee schließen: »Flieger hat gemeldet: Russen sprengten eigene Ostbefestigungen. Unsere Nachrichten lassen annehmen Abmarsch Russen auf Goldingen. Wir drücken gegen Grobin, können frühestens gegen Abend vor Libau sein.« Merkwürdigerweise zeigte sich auf der nordwärts führenden Küstenstraße, die recht gut zu sehen war, keinerlei Bewegung. Der Admiral entließ die Schiffe auf ihre Beschießungsplätze. „V 107" und „V 108" wurden zurückgerufen; Oberleutnant zur See v. Heydebreck hatte auftragsgemäß nördlich Steinort den Feind erwartet, hatte den Leuchtturm beschossen, eine Fischerflottille durchsucht und einige Waffenfähige gefangengenommen. Das zur Aufklärung entsandte Flugzeug konnte mangels einer FT-Einrichtung nicht benachrichtigt werden. „Glyndwr" befand sich übrigens auf dem Marsche nach Bernaten, da das Wetter zum Fliegen recht geeignet war. Der schwache Südwind vom Tage vorher hatte nur wenig aufgefrischt, der Seegang war mäßig, die Sichtigkeit gut. Der Himmel blieb den ganzen Tag über bedeckt, gegen Abend gingen leichte Regenschauer nieder.

Bald nach 7 Uhr vormittags ankerten die Schiffe mit kurzer Kette, Anker klar zum Schlippen, um sie herum sicherten im Halbkreis die Minensuchboote. Am Strande und im Hafen rührte sich nichts. War etwa der Feind schon abgezogen? Oder bedurfte es nur entschlossenen Zupackens, um ihn zur Übergabe zu veranlassen? Kapitänleutnant Gercke, der 2. Admiralstabsoffizier, wollte einen Versuch machen und erbat sich zwei Torpedoboote. 7,30 Uhr steuerte er mit „S 138" und „S 141" auf die Nordeinfahrt zu, an den Molen entlang und schließlich zur Südeinfahrt, die etwas größere Lücken zwischen den versenkten Dampfern aufwies. Aber dort zeigten sich drei Oberflächenstände, weitere Minen waren unter Wasser zu vermuten, man mußte das erst mit Hilfe von Beibooten untersuchen.

Den beiden Torpedobooten war Korvettenkapitän Wieting mit dem Rest der X. Flottille nachgefolgt, bereit, sie in den Hafen hinein zu begleiten oder sie zu decken, wenn sie von Land angegriffen würden. Die Boote hatten schon Draggen und Sprenggerät klargemacht, um Balken- und Trossensperren fortzuräumen; die Brücken waren behelfsmäßig mit Splitterschutz versehen worden. Plötzlich um 8,15 Uhr erfolgte eine schwere Detonation auf „S 128", Oberleutnant zur See Jasper, Führerboot der 19. Halbflottille, welches inmitten der Flottille gestoppt im Winde lag. Das Achterschiff war durch eine Mine weggeschlagen, das Deck nach

vorn übergeklappt; aber das Schott nach dem Maschinenraum hielt, das Boot schwamm. „S 129“ und „S 139“, das Arztboot, gingen zur Hilfe-

Textskizze 9.



Die Beschießung Libaus am 7. Mai 1915.

leistung längsseit, unterfingen es und schleppten es nach Memel. Die Verluste betrugen 5 Tote und 6 Verwundete. Die übrigen Boote kamen glücklich aus dem verseuchten Gebiet heraus.

Die Erkundung hatte den Eindruck bestätigt, daß die Stadt reif zur Übergabe sei. Nicht ein Schuß war gefallen. Kapitänleutnant Gercke hatte auch vom Molenkopf aus, den er erstiegen hatte, keine Truppen entdecken können. Er bekam nun Auftrag, südlich des Hafens beim Kurhaus zu landen; zwei Dampfpinassen mit Schleppboot sollten das kleine Landungskorps dorthin befördern. Als sich die Boote gegen 10,30 Uhr dem Ufer bis auf 1000 m genähert hatten, erhielten sie aus der Kurhausbatterie Gewehr- und Maschinengewehrfeuer, worauf sie sich befehlsgemäß zurückzogen; verletzt wurde niemand. „S 130", Oberleutnant zur See Franz Herrmann, welches Kommodore v. Karpf ihnen zur Bedeckung beigegeben hatte, eröffnete sogleich das Feuer, und auch „Augsburg" und „Lübeck" deckten die Batterie derart ein, daß Kapitänleutnant Gercke vielleicht ohne Verluste an Land gekommen wäre. Aber er wäre nicht stark genug gewesen, um kämpfend in die Stadt vorzudringen. Der Wunsch, den von Osten und Süden heranrückenden Truppenteilen in der Stadt die Hand zu reichen, war unerfüllbar.

Auch Kapitän zur See Ebert hatte Gelegenheit einzugreifen. Auf den Nordforts tauchten ein paar russische Soldaten auf, die dann von „Beowulf" und „Thetis" verjagt wurden. Die nach Norden führende Straße und ein Teil der Nordfront waren durch Wald verdeckt. Im Laufe des Vormittags wurden aber doch einige Beobachtungsstände und ähnliche Ziele ausgemacht und beschossen. Die Panzerkreuzer konnten sich vorerst nicht beteiligen. Die Armeegruppe Lauenstein hatte Weisung erteilt, daß ohne sichere Verständigung mit ihr keinesfalls auf die Ostfront gefeuert werden dürfe. Der Admiral beschränkte sich darauf, mit Hilfe eines Fliegers Peilung und Entfernung des von Bord nicht sichtbaren Ostwerkes zu bestimmen. Einmal war dumpfer Geschützdonner zu hören, und zugleich stieg eine riesige Rauchwolke über einem entlegenen Stadtteil auf. Es war dies eine jener Sprengungen, die dann im Laufe des Tages noch oft von der gründlichen Zerstörungsarbeit des Feindes Kunde gaben.

Die deutschen Truppen standen vor der Stadt. 9,15 Uhr funkte die 3. Kavallerie-Brigade (Schulenburg), daß sie kampflos den Wartaga-Abschnitt überschritten habe, eine Stunde darauf, daß sie um 10,30 Uhr den Weg Naggen—Sarren erreichen werde. Das an der Küste stehende Detachement unter Major v. Luck, welches ursprünglich in der Defensive bleiben sollte, war ebenfalls im Vormarsch begriffen. Es war um 7 Uhr von Nieder-Bartau abgerückt und kam gut vorwärts. Seit 10 Uhr begleitete „S 126", Oberleutnant zur See Friedrich Wilhelm Klein, die Spitze, so daß hier im Süden jederzeit Klarheit über die Nationalität gesichteter Soldaten bestand. Dementsprechend sicher und lebhaft wirkten hier die Kreuzer bei den

Kämpfen mit. Auf Anforderung der Gruppe Luck beschossen „Augsburg" und „Lübeck", Fregattenkapitäne Johannes Horn und Halm, mittags 20 Minuten lang das Südwerk. Die Folge war, daß im Verlauf der nächsten Stunde Brand- und Explosionswolken in der Nähe des Forts aufstiegen, daß die Verteidiger also die letzten Vorbereitungen zum Abzug trafen. Um 2 Uhr und um 3 Uhr wurde die Beschießung kurz wiederholt und auf die vor dem Werk entdeckten Schützengräben ausgedehnt. Da die Verteidiger die Unterstände nicht verließen, auch sonst keine besonderen Ziele zu erkennen waren, begnügte man sich meist mit Einzelschüssen. Nach einer weiteren Stunde war die vorderste deutsche Linie und mit ihr „S 126" so nahe herangekommen, daß die Russen gegen das Torpedoboot Gewehr- und Maschinengewehrfeuer eröffneten. Als sie auch die Infanterie unter Feuer nahmen, hielt Kommodore v. Karpf um 4,20 Uhr den Augenblick für gekommen, das Werk sturmreif zu schießen. Sofort verstummten die Maschinengewehre, so daß die Angreifer sich weiter vorarbeiten konnten. Schon nach 10 Minuten zeigten diese durch ein Sternsignal an, daß sie im Gefahrbereich der Schiffsgeschütze angelangt waren. Die Artillerie hatte jetzt zu schweigen.

Bei der Panzerkreuzergruppe lief 2,30 Uhr die Mitteilung ein, die Armee werde um 3,20 Uhr von Grobin aus schweres Feuer eröffnen und dann die Ostwerke zur Übergabe auffordern. Im Falle der Verweigerung sollte die Beschießung um 5,30 Uhr wieder aufgenommen werden. Admiral Hopman beschloß, sich daran zu beteiligen, und bat um Zielangabe. Als die Antwort sich verzögerte, teilte er den einzelnen Schiffen die ihm bekannten Objekte zu: „Beowulf" die Nordfront, „Roon" die Strandwerke, „Prinz Heinrich" die Ostfront und seinem Flaggschiff die Stacheldrahtfabrik. Das Eingreifen der Feldartillerie ließ auf sich warten. Schließlich um 4 Uhr, als auf den Erhebungen nordöstlich der Stadt Geschützfeuer aufblitzte, gab auch der Admiral Feuererlaubnis. Langsam schossen sich die Schiffe mit der schweren und mittleren Artillerie auf die Ziele ein. „Prinz Heinrich", Kapitän zur See v. Krosigk, der seine Ostwerke indirekt beschießen mußte, fand in einem Wasserturm ein günstig gelegenes Hilfsziel. Die Stacheldrahtfabrik, die gleichfalls hinter der Stadt verdeckt lag, war an ihren zahlreichen Schornsteinen gut kenntlich. Die Schußentfernungen waren ziemlich groß, „Prinz Heinrich" schoß auf über 100 hm. Ins Auge fallende Wirkungen zeitigte das Schießen nicht, solche waren auch bei der Natur der Ziele nicht zu erwarten. 4,23 ging endlich die Antwort des Detachements ein; danach sollte schon seit 4,15 eine Kapitulationspause eintreten. Das Feuer wurde sogleich eingestellt.

Der 2. Admiral meldete um 5,15 Uhr, daß die Südbatterie die weiße

Flagge zeige. Dies schien aber nur ein örtlicher Erfolg zu sein, denn bald war aus der Ferne wieder Kanonendonner zu hören. Die Kapitulation war offenbar noch nicht erreicht worden. Um 5,30 Uhr eröffneten deshalb die Schiffe von neuem langsames Feuer. Außer den bisherigen Zielen nahm sich die Mittelartillerie von „Prinz Adalbert", Kapitän zur See Michelsen, noch die im Walde verborgene FT-Station vor, die man jetzt entdeckt hatte. „Beowulf" richtete diesmal auf den nicht sichtbaren Teil der Nordfront einige Schüsse. Da die Armee im letzten Funkspruch ausdrücklich um scharfe Beschießung der Strandbatterien bat, wurde außer „Roon", Fregattenkapitän Gygas, noch „Prinz Heinrich" auf sie angesetzt. Das möglicherweise eigene Truppen gefährdende Abstreuen der Ostfront unterblieb dafür. Die vier Schiffe verfeuerten im Laufe der beiden Nachmittagsbeschießungen 70 Schuß schweren und 200 Schuß mittleren Kalibers.

5,45 Uhr stellte der Admiral das Feuer vorläufig ein und fragte bei dem Detachement an, ob er es fortsetzen solle. Zugleich teilte er mit, daß er um 6,15 Uhr die Reede verlassen müsse. Er wollte die Schiffe vor Einbruch der Dunkelheit aus dem minengefährdeten Gebiet heraus haben und sie auch besser gegen Torpedoboots- und U-Bootsangriffe sichern. Da die Antwort ausblieb, ging der Verband selbständig zu der angekündigten Zeit nach Süden. Während die Schiffe sich entfernten, traten am Strande nahe dem Südwerk die Gefangenen an, hier allein 6 Offiziere und 500 Mann. Im Laufe des Abends besetzte die Gruppe Luck den ganzen Stadtteil Alt-Libau. Die Ostfront konnte sich nun auch nicht mehr halten, dort drangen die deutschen Truppen ebenfalls noch vor der Nacht ein.

Auf der Reede blieb die 20. Halbflottille (4 Boote) zurück. Die Kleinen Kreuzer ankerten südlich Bernaten-Riff, die Großen Kreuzer bei Pappensee, diese durch die 19. Halbflottille, jene durch Vorpostenboote und Fischdampfer gesichert. Die II. Minensuchdivision war zur Kohlenergänzung nach Memel detachiert. Dorthin war gegen Abend auch das Unterseeboot entlassen worden. „Glyndwr" blieb über Nacht bei Bernaten. Flugzeug 93, welches morgens gegen den Feind aufgeklärt hatte, mußte auf dem Rückflug wegen Motorstörung notlanden. Bevor es bei Pappensee gefunden und geborgen wurde, waren viele Stunden vergangen, und zwei Torpedoboote waren auf der Suche nach ihm weit vorgestoßen. Das andere, welches für die Artillerie geflogen war, beschädigte sich beim Anwassern ein wenig die Schwimmer und mußte auf dem Flaggschiff eingesetzt werden.

Für den 8. Mai erbat Oberst v. d. Schulenburg die Unterstützung der Marine »so früh wie möglich«. Später ergänzte er: »Fortsetzung Angriffs mit Morgengrauen. Erscheinen Flotte erwünscht. Feuer nur auf Funkentelegramm.« Darauf hatte sich Kontreadmiral Hopman auch eingerichtet.

Allerdings mußte er eine Stunde für Bekohlung von Torpedobooten und Minensuchbooten vorsehen, alle Kreuzer hatten bei Hellwerden je 20 t Kohlen abzugeben. Um 6 Uhr sollten dann die Beschießungsplätze wieder eingenommen sein. Dabei wurde in Kauf genommen, daß die U-Bootssicherung ganz wesentlich geschwächt wurde, da es sich im Interesse der ferneren Operationen nicht umgehen ließ, an diesem Tage die Minensuchboote und die Hälfte der Torpedoboote in Memel gründlich Brennstoff auffüllen zu lassen.

Mit der Morgendämmerung setzte Nebel ein. Den Torpedobooten war es noch gelungen, bei den Großen Kreuzern längsseit zu gehen, und „Glyndwr" hatte seinen Ankerplatz in die Nähe von „Prinz Adalbert" verlegen können, um das beschädigte Flugzeug überzunehmen. Jedoch der Aufmarsch vor Libau verzögerte sich. Kommodore v. Karpf ging zwar mit den Kleinen Kreuzern ankerauf, als um 3,10 Uhr Kanonendonner herüberdröhnte, vermochte aber die Einsteuerung in die minenfreie Fahrstraße nicht zu gewinnen und mußte wieder ankern. Kurz vor 5 Uhr, als es bei den Panzerkreuzern etwas lichter wurde, machte Admiral Hopman denselben Versuch. Auch er kam nicht weiter als bis Bernaten-Riff. Ebensowenig konnte die 20. Halbflottille eingreifen. Der Nebel lagerte über dem ganzen Seegebiet; denn soeben machte S. M. S. „Stettin" Funkspruch, es bestände wegen anhaltenden Nebels keine Sicherheit, daß nicht einzelne feindliche Streitkräfte die Vorpostenlinie unbemerkt durchbrächen. 9,30 Uhr klarte es wenigstens so weit auf, daß der Verband in die Fahrrinne einsteuern konnte. Zwei Stunden später hatten alle Schiffe auf der Reede geankert, diesmal gesammelt im Norden bei Platz a und b. Für U-Bootssicherung standen nur die 19. Halbflottille und die Vorpostenboote zur Verfügung. Die 20. Halbflottille wurde nach Memel entlassen, und die Hilfsminensuchdivision war bei Bernaten im Nebel steckengeblieben. Der anwesende Teil der II. Minensuchdivision war damit beschäftigt, Verbindung mit Land herzustellen.

10,30 Uhr meldete ein Funkspruch von Oberst v. d. Schulenburg den Abschluß des ersten Teils der Operationen. »3. Kavallerie-Brigade dank tatkräftiger Einwirkung der Flotte nunmehr in völligem Besitz Libaus. Hoffe auf weitere gemeinsame Erfolge.« Mit Recht sprach aus seinem Telegramm die Befriedigung über den glücklichen Verlauf der Einnahme. Innerhalb weniger Stunden hatte sich die Festung einem schwachen Detachement ergeben. Die eigenen Verluste waren verschwindend gering, die Zahl der Gefangenen und der Wert des erbeuteten Materials beträchtlich. Der Hauptteil der Garnison war allerdings vorher abgezogen, nicht ein Geschütz war zurückgeblieben. Der Feind hatte sich begnügt, dem Angreifer

den Anmarsch zu erschweren, an Land durch Brückensprengungen, auf See durch Sperren der Hafeneinfahrten und Ausstreuen von Minen. Außerdem hatte er die Stadt durch weitgehende Zerstörungen für militärische Zwecke unbrauchbar zu machen gesucht[1]).

Wenn der Führer zu Lande der Einwirkung der Seestreitkräfte entscheidende Bedeutung beimaß, so lag darin wohl nicht so sehr eine Würdigung ihrer artilleristischen Leistung, als der Eindruck, daß ihnen die nahezu kampflose Räumung der Stadt und das Ausbleiben der feindlichen Flotte zu danken sei. Jedenfalls äußerte ein gefangengenommener russischer Oberstleutnant, allein die Hoffnung auf die von der Baltischen Flotte zugesagte Hilfe habe die Besatzung zum Widerstand ermutigt; als dann statt dieser die Deutschen auf der Reede erschienen seien, habe der allgemeine Rückzug eingesetzt. An einer Stelle hatte die Marine unmittelbar geholfen, bei der Einnahme des Südwerkes, dessen Kapitulation ohne die Kreuzer nicht so rasch erfolgt wäre. Major v. Luck hatte dem gleich nach der Inbesitznahme mit Worten des Dankes Ausdruck gegeben. Aber für das Gesamtergebnis bedeutete es mehr, daß die Armee es überhaupt hatte wagen können, mit so schwachen Kräften vorzugehen, daß die Marine trotz Minen- und U-Bootsgefahr zur Stelle war, daß sie schon vorher den Russen über ihre tatkräftige Teilnahme keinen Zweifel gelassen hatte, und daß sie sich stark genug fühlte, den feindlichen Panzerschiffen die Stirn zu bieten. Die Marine war gleichermaßen wie die Armee am Gelingen beteiligt. Führer, Stäbe und Besatzungen hatten allen Grund, stolz darauf zu sein, im besonderen die der Minensuchboote, Torpedoboote und Flugzeuge.

Mittelbar wirkte die Hochseeflotte mit. Ihr Druck aus der Ferne hatte schon zu Kriegsbeginn die Wirkung gehabt, daß die mächtigen Anlagen und Befestigungen Libaus verlassen und entwaffnet wurden. An Ort und Stelle beteiligt waren von ihr jetzt nur einige Kleine Kreuzer und Torpedoboote. Die IV. Aufklärungsgruppe und die 14. und 15. Halbflottille hatten am 4. Mai nachmittags den Marsch von Kiel nach Danzig angetreten, die VI. Flottille folgte am gleichen Abend. Der Minengefahr wegen war ihnen der Weg längs der pommerschen Küste vorgeschrieben; sie wurden besonders vor Treibminen gewarnt, durften die Strecke von Jershöft bis Rixhöft nur bei Tageslicht passieren. Das Anlaufen von Neufahrwasser diente neben der Brennstoffergänzung vor allem der Fühlungnahme mit dem in der Ostsee führenden Admiral und der Ausarbeitung des Operationsplanes. Bei der Art der Aufgabe war es allerdings für Kontre-

[1]) Die Operationen zu Lande werden in dem vom Reichsarchiv herausgegebenen Werke „Der Weltkrieg 1914 bis 1918" geschildert.

admiral Scheidt, den Führer der Nordseeverbände, unmöglich, sich jetzt noch, am 5. nachmittags, über alle auf See und Land getroffenen Vorbereitungen zu unterrichten, dafür stand ihm weder die Zeit noch der erforderliche Stab zur Verfügung. Ihm als dem Dienstälteren kam eigentlich die Führung zu. Andererseits wäre es das gegebene gewesen, dem mit den Verhältnissen vertrauten Admiral Hopman die Gesamtleitung zu übertragen, zumal unter seinem Befehl weit stärkere und mannigfaltigere Streitkräfte vereinigt waren. Unter diesen Umständen hatte Großadmiral

IV. Aufklärungsgruppe.
Chef: Kontreadmiral Scheidt.
Admiralstabsoffizier: Korvettenkapitän Weber (Heinrich).

„Stettin" Korvettenkapitän Nerger (Karl August).
„München" Korvettenkapitän v. Schlick.
„Stuttgart" Kapitän zur See Richter (Friedrich).
„Danzig" Fregattenkapitän Reiß.

VI. Torpedobootsflottille. („V 161").
Korvettenkapitän Schultz (Max).

11. Halbflottille Kapitänleutnant Rümann (Wilhelm).
(„V 151" „V 153" „V 155" „V 152" „V 154".)

12. Halbflottille Kapitänleutnant Lahs.
(„V 156" „V 157" „V 159" „V 158" „V 160".)

VIII. Torpedobootsflottille. („S 178").
Korvettenkapitän Hundertmarck.

15. Halbflottille Korvettenkapitän Weißenborn.
(„V 181" „V 183" „V 182" „V 185" „V 184".)

14. Halbflottille Kapitänleutnant Cordes (Hermann).
(„S 19" „S 22" „S 20" „S 23".)

Prinz Heinrich darauf verzichtet, die Verstärkungen aus der Nordsee mit dem eigenen Verband zu einer Einheit zusammenzufassen, und hatte die Aufgaben geteilt. Den Ostseestreitkräften blieb, woran sie bisher schon gearbeitet hatten, die eigentliche Unterstützung der Armee, während den aus der Nordsee gekommenen Kreuzern und Torpedobooten die Aufgabe zuteil wurde, russische Vorstöße aus dem Finnischen und Rigaschen Meerbusen abzuwehren. Im Falle, daß gemeinsames Handeln notwendig wurde, hatte Admiral Scheidt den Oberbefehl zu übernehmen.

Zwischen den beiden Führern wurde vereinbart, daß die IV. Aufklärungsgruppe am 7. Mai früh in der Linie Gotska Sandö—Saritscheff-

Bank (Ösel) eine Vorpostenlinie bilden sollte; ein Kreuzer sollte westlich anschließend in der Enge Gotska Sandö—Hufvudskär, eine Torpedobootsrotte vor dem Rigaschen Meerbusen sichern. (Karte 1.) Allerdings war Admiral Scheidt in dieser weit vorgeschobenen Stellung mit seinen verhältnismäßig langsamen Schiffen ganz auf sich gestellt; denn die vor Libau operierende Gruppe konnte nur auf einem Umweg die freie See gewinnen; erst 30 sm südlich der Stadt endete der minenverdächtige Streifen, welcher sich an der kurländischen Küste entlangzog, so daß die beiden Gruppen 180 sm voneinander getrennt standen. Die große Zahl der beigegebenen Torpedoboote und die bisher stets vom Gegner beobachtete Zurückhaltung schienen geeignet, als Ausgleich zu dienen. Die Vorpostenlinie sollte mehrere Tage besetzt bleiben, und der Weg dahin war weit. Jeder Kreuzer hatte 40 t gesackte Kohle für Torpedoboote mitzunehmen, und die Boote selbst nahmen soviel Deckslast wie möglich. Kaum waren die Einrichtungen von Neufahrwasser den Anforderungen gewachsen, die Kohlenübernahme der 4 Kreuzer und 21 Torpedoboote dauerte bis weit in die Nacht.

Admiral Scheidt lief am 6. morgens aus und gewann über Brüsterort—Memel—56. Breitengrad die offene See, die Halbflottillen fuhren als U-Bootssicherung zu beiden Seiten der Linie, die Marschgeschwindigkeit wurde zur Kohlenersparnis auf 15 sm festgesetzt, zumal es dem Admiral nicht gelungen war, einen Kohlendampfer nachzuziehen[1]). Alle Boote hatten den hinteren Schornstein gelb gemalt, um bei nächtlicher Begegnung mit eigenen Streitkräften besser kenntlich zu sein. 8 Uhr abends schwenkte der Verband auf Nordkurs. (Karte 2.) „Danzig" und die drei Boote, die den linken Flügel besetzten, wurden entlassen, um westlich Gotland auf Station zu gehen und die auf dem Anmarsch berührten Gewässer aufzuklären. Der Verband selbst zog sich bei Dunkelwerden in der Gruppierung der Vorpostenlinie zur Kontrolle des Raumes zwischen Gotland und Kurland auseinander; allerdings überspannten die Standlinien, die das Gerippe für den Vormarsch abgaben, nicht das ganze Seegebiet, ein breiter Streifen im Osten blieb frei, weil minenverdächtig. Von 12,30 Uhr nachts an steuerten die Kreuzer und Boote in stumpfer Staffel nordöstlichen Kurs. Trotz klaren Wetters hatten die Gruppen einander nicht in Sicht, höchstens war die Rauchfahne des Nachbarn zeitweilig auszumachen.

Als es um 2 Uhr (7. V.) am nördlichen und östlichen Horizont heller wurde, bemerkte die zweite Gruppe von rechts, „München" mit „V 181", Backbord voraus den Qualm von vier Schiffen. Korvettenkapitän v. Schlick

[1]) Vgl. Seite 63.

drehte sofort mit „Äußerster Kraft" darauf zu. Breite weiße Flecke unter den Rauchwolken kündigten das Herannahen großer Schiffe an, sofern es sich nicht um die Heckseen ablaufender Zerstörer handelte. Die Lage klärte sich rasch. Während die Mannschaft die Geschütze besetzte, war bereits das vorderste Schiff als Panzerkreuzer mit vier Schornsteinen erkannt. „München" setzte sich, um Fühlung zu halten, vor die Spitze.

Um 2,08 Uhr blitzte es bei dem Russen auf, und die deutschen 10,5 cm-Geschütze eröffneten auf eine geschätzte Entfernung von 42 hm ebenfalls das Feuer. Die Dämmerung erschwerte den Gebrauch der Artillerie, für Scheinwerferverwendung war es zu weit, für die Ausnutzung der optischen Hilfsgeräte noch zu dunkel. Das feindliche Geschwader, welches hohe Fahrt lief, schwenkte auf West, vermutlich um einem Torpedoangriff vorzubeugen. Kapitän v. Schlick drehte zum laufenden Gefecht nach. Er hatte zwei Schiffe der „Admiral Makaroff"- und zwei der „Bogatyr"-Klasse sich gegenüber. Alle vier beteiligten sich lebhaft am Gefecht. Während ihr Feuer ohne jede Wirkung blieb, konnte um 2,18 Uhr auf dem russischen Spitzenschiff ein Treffer beobachtet werden[1]). In diesem Augenblick drehte die feindliche Linie abermals nach Steuerbord ab und verschwand im Qualm. „München" folgte.

Kleiner Kreuzer „München" (1904).

Länge	110,6 m
Wasserverdrängung	3250 t
Geschwindigkeit	22 sm
Bewaffnung	10-10,5, 10-3,7 cm, 2 Tpd.-R.
Besatzung	310

Nach wenigen Minuten begann das Gefecht von neuem auf südöstlichem Kurs. Jetzt stand der deutsche Kreuzer in vorlicher Position und nutzte sie, indem er um 2,30 Uhr einen Torpedo auf die Linie losmachte. Ein Erfolg war ihm nicht beschieden. Dagegen lagen jetzt die Salven der schweren Artillerie des Feindes gut deckend. Eine von ihnen schlug so nahe vorm Bug ein, daß sich die Wassermassen über das Vorschiff bis in den Kommandostand ergossen. Die bisher zur Abwehr angewandten Fahrt- und Kursänderungen genügten bei zunehmender

[1]) Von mehreren Beobachtern wurde eine „starke, schwärzliche Rauchwolke mit hoher Flammenerscheinung in der Nähe der Brücke" wahrgenommen. Der russische Fregattenkapitän H. Graf berichtet dagegen in seinem Tagebuch, aus Gesprächen mit Offizieren, die am Gefecht teilnahmen, habe er erfahren, daß keins der russischen Schiffe getroffen worden sei, daß man aber der „München" Treffer beigebracht zu haben glaube. Vgl. H. Graf: „Auf ›Nowik‹. Die Baltische Flotte in Krieg und Revolution" (russisch), und die englische Ausgabe „The Russian Navy in war and revolution", München 1922 bzw. 1923, im Selbstverlag, gedruckt von R. Oldenbourg.

Helligkeit nicht mehr, der Kommandant sah sich genötigt, auf größere Entfernungen abzustaffeln. Um 2,35 Uhr stellte „München" das Feuer ein, da die Schiffe, in Rauchschwaden gehüllt, kein sicheres Ziel mehr boten. Wenig später verstummte auch die Artillerie des Gegners.

Das „München" beigegebene „V 181", Oberleutnant zur See Densch, hatte zum Torpedoangriff angesetzt. Aber der an Bord eingeschiffte Halbflottillenchef, Korvettenkapitän Weißenborn, hielt in Anbetracht der großen Schiffsabstände der feindlichen Linie, der vorgeschrittenen Dämmerung und der auf 80 bis 90 hm geschätzten Entfernung einen Angriff für aussichtslos und gab „V 181" Befehl, dem Kreuzer in Feuerlee zu folgen. Die Wirkungslosigkeit der feindlichen Artillerie gegen „München" spricht dafür, daß das Boot doch wohl Erfolg gehabt hätte.

Die rechte Flügelrotte, „V 151"/„V 153", hatte bei Gefechtsbeginn sehr ungünstig gestanden. Abgesehen davon, daß sie nach Westen zu fast nichts sah, wäre sie vom hellen Horizont her kaum herangekommen. In dem Bestreben, auf „München" zu sammeln, hielt Kapitänleutnant Rümann, der Chef der 11. Halbflottille, mit „Äußerster Kraft" nach Nordwesten. Ein Befehl des Admirals, welcher die ganze Aufklärungslinie kehrtmachen hieß, war nicht ohne weiteres ausführbar. Denn eben tauchte an Backbord achteraus, weniger als 100 hm entfernt, die feindliche Linie aus dem Qualm auf. Das Spitzenschiff eröffnete sogleich das Feuer (2,42 Uhr) und drehte anscheinend auf die Boote zu. Aber die Russen setzten ihren Marsch nach Südosten fort, und bald konnte die Rotte auf Südwest und Süd schwenken, um an den eigenen Streitkräften Anschluß zu suchen.

Die links neben „München" marschierende Rotte „V 152"/„V154" hatte wohl das beiderseitige Artilleriefeuer beobachtet und war auf den Kampfplatz zugestoßen. Aber sie stand so weit zurück, daß sie nicht zum Angriff kam, sie bemerkte nicht einmal, daß der Feind vorübergehend Westkurs steuerte. Bevor die Fühlunghalterſignale der „München" abgenommen waren, hatte sich der Gegner schon nach Südosten gewandt.

Der Führer der IV. Aufklärungsgruppe selbst stand mit „Stettin" fast 10 sm westlich, so daß er aus eigener Anschauung kein Bild von der Lage gewinnen konnte, wenn auch Freund und Feind an der gelblichen bzw. mehr rötlichen Färbung des Mündungsfeuers zu unterscheiden waren. »Feindliches Geschwader von vier Schiffen mit Südkurs in Sicht« meldete der erste Funkspruch der „München". Die Aufgabe war, den Feind zu hindern, daß er die Operationen vor Libau störte, daß er durchbrach. Admiral Scheidt ließ daher die Aufklärungslinie kehrtmachen (2,22 Uhr) und ging selbst mit dem Flaggschiff statt auf Südwest- auf Südkurs, um näher

an „München" heranzuschließen. Einen Augenblick dachte er an einen allgemeinen Angriffsbefehl für Torpedoboote; aber die Dämmerung war so weit vorgeschritten, daß der Angriff einzelner Rotten kaum noch Erfolg versprach. Als der Abstand von der kämpfenden „München" sich während der nächsten 10 Minuten nicht verringerte, drehte „Stettin" weitere 4 Strich nach Backbord und ging auf höchste Fahrt. Der Admiral rief alle Kreuzer und Boote zum Flaggschiff, mit dem er nun selbst am Feinde Fühlung halten wollte; auch „München", die eben zu feuern aufhörte, erhielt Befehl zum Heranschließen. Laut Kriegstagebuch beabsichtigte er, Admiral Hopman zu ersuchen, zur Unterstützung mit den Panzerkreuzern vorzustoßen. Der Funkspruch ist jedoch aus nicht mehr zu ermittelnder Ursache nicht abgegeben worden, was zur Folge hatte, daß die Libauer Streitkräfte von der Anwesenheit eines feindlichen Geschwaders zunächst überhaupt nichts erfuhren. (Vgl. Seite 64.)

Um 2,42 Uhr wurde von „Stettin" aus in SO eine Rauchbank sichtbar, die nach ihrem Umfang nur von einem Schiffsverband herrühren konnte. Der Rauch deckte die Fahrzeuge so gut, daß nur hie und da am Rande ein Mast auftauchte. Die Entfernung wurde auf 12—15 sm geschätzt. Diese Gruppe mußte nachts ungesehen durch die Aufklärungslinie hindurchgeschlüpft oder aber östlich an ihr vorbeigestoßen sein. Gleichzeitig meldete „München", sie habe während des Gefechts nördlich ihres Gegners noch einige Rauchwolken gesehen. (Diese gehörten zu „V 151" / „V 153".) Von „V 151" kam eine Meldung über ein Gefecht mit feindlichen Kreuzern, aus der nicht ersichtlich war, ob diese Kreuzer mit den „Makaroffs" identisch waren. (Siehe oben.) So unerwartet zahlreichen Streitkräften gegenüber sah Admiral Scheidt seine Aufgabe darin, sich schleunigst zu gemeinsamer Abwehr des Libau drohenden Angriffs mit Admiral Hopman zu vereinigen. Es mußte der Versuch gemacht werden, das Dazwischentreten der Südostgruppe zu verhindern. Er drehte auf Südkurs und ging, nachdem er vorher zur Erleichterung für die aufdampfenden Kreuzer und Boote langsamer gelaufen war, mit der Fahrt wieder auf 20 sm. Als die Rauchbank nach rechts auszuwandern schien, ging er noch weiter nach Steuerbord, bald erlaubten aber die Peilungen, auf Süd zurückzuschwenken. Die Fühlung mit den feindlichen Panzerkreuzern wurde bewußt preisgegeben; um 3 Uhr standen sie schon 180 hm ab, um 3,20 Uhr kamen ihre Rauchwolken in ONO aus Sicht. Die letzten, nicht mehr ganz sicheren Beobachtungen deuteten darauf hin, daß der Feind seinen südöstlichen Kurs zugunsten eines nordöstlichen aufgegeben hatte.

Gegen 3,30 Uhr löste sich die Rauchbank in einzelne Rauchfahnen auf, die deutlich nach Osten auswanderten. Der Gegner gab also den Weg frei.

Nunmehr beschloß der Admiral, an dieser Gruppe Fühlung zu halten; „Stettin" schwenkte auf SO, nach einer Viertelstunde auf ONO. Die Fahrt wurde verlangsamt, um den Verband zu sammeln. Bald war alles zur Stelle, ausgenommen „Danzig" mit der 15. Halbflottille, die westlich Gotland stand, und die Rotte „V 151"/„V 153". „S 20" und „S 23", denen die Bewachung des Einganges zum Rigaschen Meerbusen zugewiesen war, und die sich bei Gefechtsbeginn noch weit südlich der Aufklärungslinie befanden, hatten herangeschlossen. Der Verband hatte jetzt die Rauchfahnen des Gegners recht voraus. Nicht lange, da wandte dieser sich, so schien es, nach Steuerbord. Ihm nach SO zu folgen, trug Admiral Scheidt Bedenken. Wohl stand er noch einige Seemeilen von dem Minengebiet entfernt, aber er mußte damit rechnen, daß sein Besteck durch die zahlreichen Fahrt- und Kursänderungen der letzten Stunden unsicher geworden war. Er ließ deshalb Süd steuern, drehte aber auf ONO zurück und vermehrte Fahrt, als die Fühlung verloren zu gehen drohte. Um 4,30 Uhr tauchten unter dem Rauch die einzelnen Schiffe auf, man glaubte vier Panzerkreuzer auf südlichem Kurs ausmachen zu können; dann schwenkte der Feind nach Norden ab. Offensichtlich hatte er seinen Angriff auf Libau aufgegeben. Die ansehnliche Streitmacht, die der geschlossen fahrende deutsche Verband von 3 Kreuzern und 16 Torpedobooten auf große Entfernung vorstellte, hatte ihn wohl zum Rückzug genötigt. Dafür sprach der unchiffrierte Funkspruch eines feindlichen Fühlunghalters: »Neue Gruppe geht zum Angriff vor«, welcher soeben auf „München" abgehört und übersetzt worden war, und die höhnenden Signale, mit denen einige russische Funkentelegraphisten nachher ihrer Freude, heil nach Hause zu kommen, Luft machten. Um 5,20 Uhr benachrichtigte Admiral Scheidt den Führer der Aufklärungsstreitkräfte vor Libau, mit welchem er seit 3 Uhr in Funkverbindung stand, daß seine Unterstützung nicht mehr nötig sei.

Nun war die Frage, ob auch jenes Kreuzergeschwader, mit welchem S. M. S. „München" im Gefecht gewesen war, und die sonst beteiligten russischen Streitkräfte den Rückzug angetreten hatten. Der Admiral hielt es für möglich, daß die augenblicklich vor ihm stehende Gruppe die Aufgabe hatte, ihn von Libau fortzulocken, während andere Streitkräfte ihn westlich umgingen. Dem glaubte er am wirksamsten zu begegnen, wenn er den Gegner in der Vorstellung befangen ließ, es sei ein kampfkräftiger Verband im Anmarsch. Die IV. Aufklärungsgruppe folgte also mit starker Rauchentwicklung in einer Entfernung, die den feindlichen Beobachtern ihre Schwäche verbarg. Allmählich löste sie sich dann vom Feinde, um 6,30 Uhr kam seine Rauchfahne aus Sicht. Eine halbe Stunde später zogen sich Kreuzer und Boote auseinander und legten, in der gleichen Verteilung

wie in der Nacht, zwischen Östergarn und Windau eine Vorpostenlinie aus, die sich westlich Gotland bis zur Nordspitze Ölands fortsetzte; auf den Weitermarsch nach Gotska Sandö verzichtete der Admiral im Hinblick auf den Kohlenvorrat der Torpedoboote.

Während das kühne Draufgehen des Korvettenkapitäns v. Schlick und sein Festhalten am weit überlegenen Feind uneingeschränktes Lob fanden, erklärte sich Großadmiral Prinz Heinrich mit der vorsichtigeren Taktik des Admirals Scheidt nicht einverstanden, wobei er die Mehrzahl der an der Unternehmung beteiligten Führer und Kommandanten auf seiner Seite hatte. Er mißbilligte, daß der Admiral die Fühlung mit dem feindlichen Geschwader aufgegeben und seine Maßnahmen auf eine Rauchbank gegründet hatte, deren Urheber nach Art und Stärke nicht festgestellt war. Die Unterschiede in den Berichten der verschiedenen Schiffe und Beobachter brachten den Prinzen auf die Vermutung, daß es sich bei der Rauchbank nicht um eine zweite Gruppe gehandelt habe, sondern um den abgetriebenen Rauch des feindlichen Kreuzergeschwaders. Ebensowenig ließ er die von „München" nördlich der Panzerkreuzer gesichteten Rauchwolken als einen dritten Feind gelten. Er war enttäuscht, daß nachher auf nördlichem Kurs die Fühlung abermals aufgegeben wurde. Prinz Heinrich hätte erwartet, daß die Vorpostenkreuzer die günstige Gelegenheit wahrnahmen und den Feind früher oder später, nötigenfalls unter Heranziehung der Libauer Streitkräfte zum Kampfe stellten. Admiral Scheidt hatte sich hierzu nicht stark genug gefühlt. „Aufgabe der Sicherungsstreitkräfte war, das ungestörte Zusammenarbeiten von Armee und Marine vor Libau zu sichern. Von ihr hätte nur abgesehen werden dürfen, wenn dadurch ein Erfolg gegen die russischen Seestreitkräfte erreicht werden konnte. Auf einen solchen durfte man aber nach der Zahl der gesichteten feindlichen Streitkräfte nicht sicher rechnen."

Die Russen sind in der Tat mit mehreren Gruppen auf dem Plan gewesen[1]). Auf die Meldungen von dem Vorgehen deutscher Land- und Seestreitkräfte gegen Libau hatte der Flottenchef das eine der beiden englischen U-Boote, „E 9", nach Libau-Danzig entsandt; „E 9" kreuzte bereits seit Ende April nördlich und westlich von Bornholm. Außerdem ließ er durch Zerstörer an solchen Stellen Minensperren legen, wo man deutsche Minensuchboote hatte arbeiten sehen. Drei Flottillen verließen im Laufe des 6. Mai ihre Liegeplätze im südlichen Moonsund und bei Pissen, dazu „Nowik", der 40 Minen an Bord hatte, und die „Halb-

[1]) Nach H. Graf „The Russian Navy in war and revolution". Die in verschiedenen anderen Quellen verstreuten Einzelangaben bestätigen durchweg die Tagebuch-Notizen dieses damals auf „Nowik" kommandierten Offiziers.

flottille für besondere Zwecke" mit den 80 für die nördliche Sperre bestimmten Minen (Karte 2). Eine Flottille gab „Nowik" das Geleit, der Rest blieb am Eingang der Irbenstraße in Bereitschaft. Als weitere Deckung für die minenlegenden Boote wurde das Kreuzergeschwader des Admirals Bachireff in die Gewässer von Gotland entsandt. Nach Dunkelwerden verließ „Nowik" mit seiner Flottille zwischen Backofen und Steinort die Küste, um das Libauer Minengebiet zu umgehen; das deutsche Minenfeld war den Russen aus den Karten der „Magdeburg" bekannt, die sie im Arm des ertrunkenen Steuermanns gefunden hatten. Jeden Augenblick wurde der Zusammenstoß mit den deutschen Vorposten erwartet, mit Sorge betrachtete man den bei der hohen Fahrt nicht zu vermeidenden „roten Hahn". Es blieb jedoch alles ruhig; um Mitternacht konnten die Minen planmäßig geworfen werden, auch die Rückfahrt verlief ohne Störung. Als es zu dämmern begann, blitzte es in Nordwesten in der Kimm auf, und Kanonendonner wurde hörbar. Man vermutete richtig, daß die Panzerkreuzer auf deutsche Aufklärer gestoßen waren, kümmerte sich aber nicht darum. „Nowik" nebst Begleitflottille schwenkte auf die Küste zu, vereinigte sich mit der Spezialhalbflottille, die ihre Minen ebenfalls an dem beabsichtigten Platz gelegt hatte, und steuerte unverzüglich den Rigabusen an.

Das war also die Lage, der Admiral Scheidt gegenüberstand: Ein Kreuzer-Verband ohne bestimmtes Marschziel, nur dazu da, minenlegende Zerstörer vor den deutschen Vorposten zu schützen, daneben zwei Gruppen von 9 bzw. 4 Zerstörern, die sich beeilten, nach Erledigung ihrer Aufgabe zur Irbenstraße zurückzugelangen. Er hatte anfangs an der Kreuzer-Brigade, dann an der „Nowik"-Gruppe, schließlich, ohne den Wechsel zu bemerken, wieder an der Brigade Fühlung gehalten. Daß die Russen abzogen, war nicht sein Verdienst, sie hielten ebenso starr an ihrer defensiven Aufgabe fest wie er an der seinen. Hätte der Admiral die auf dem Ostseekriegsschauplatz gegebenen Verhältnisse erkannt, so wie Korvettenkapitän v. Schlick und Kontreadmiral Hopman es vermocht hatten, so würde er versucht haben, sich Einblick in die Stärke und Absichten des Feindes zu verschaffen und ihm Schaden zuzufügen, sei es durch die eigenen Panzerkreuzer oder durch Angriffe der Flottillen. Seiner Vorsicht dankte die „Nowik"-Gruppe, daß sie unbemerkt bis südlich Libau gelangte. Allerdings nutzte die Unternehmung den Russen nichts, die Sperren haben weder deutsche Schiffe beschädigt noch die Operationen behindert, sind merkwürdigerweise nicht einmal gefunden worden, und die Kreuzerbrigade vermochte die in der Morgendämmerung in ihre Hand gegebenen deutschen Vorposten nicht zu schädigen.

Der Oberbefehlshaber gewann, selbst als die Kriegstagebücher aller Schiffe vorlagen, kein klares Bild der Ereignisse. Wieviel weniger an jenem 7. Mai, als seine Kenntnis auf einige Funksprüche beschränkt war, die die Küstenfunkstelle Danzig zufällig mitgehört und nach Kiel übermittelt hatte. Kontreadmiral Scheidt glaubte, mit Rücksicht auf die Überlastung des Funkverkehrs die Berichterstattung verschieben zu sollen, da irgendwelche Maßnahmen seiner Meinung nach nicht zu treffen waren, und gab erst am Abend auf Anfrage eine Darstellung der Vorgänge; die Übermittlung des verhältnismäßig knapp gehaltenen Berichts (90 Worte) von S. M. S. „Stettin" über Danzig nach Kiel nahm mehr als vier Stunden in Anspruch. Die erste Nachricht, die um 4,40 Uhr morgens in das Kieler Schloß gelangte, war eines der späteren Fühlunghalter-signale der „München": »Zwei feindliche Kreuzer mit 4 Schornsteinen, zwei mit 3 in Sicht in ONO, 180 hm ab, SO-Kurs steuernd, außerdem in N Rauchwolken.« Zeit und Standort des Signalgebers war nicht angegeben. Großadmiral Prinz Heinrich setzte sofort die vier Linienschiffe des IV. Geschwaders, welche zu seiner Verfügung standen (Seite 59), die 7. Division, in Bereitschaft, ließ sie beschleunigt Kohlen auffüllen und nach Swinemünde gehen. Aus weiteren Funksprüchen war zu entnehmen, daß der Feind zwischen Gotland und Kurland gesichtet war und daß er sich zurückgezogen hatte; Fühlung mit ihm schien nicht mehr zu bestehen. Der Prinz hielt es für möglich, daß der Russe den Vorstoß wiederholen würde, um den Rückzug seiner Armee aus Libau zu decken, und schickte deshalb die Linienschiffe anstatt nach Swinemünde nach den Stockholmer Gewässern; sie sollten den von einem zweiten Vorstoß heimkehrenden Feind dort erwarten und abfangen.

Die 7. Division unter Befehl des Vizeadmirals Ehrhard Schmidt und bestehend aus den Schiffen „Wittelsbach", Kapitän zur See v. Mantey, „Schwaben", Kapitän zur See v. Kameke, „Wettin", Kapitän zur See Barrentrapp, „Mecklenburg", Kapitän zur See Wilhelm Tägert, verließ am 7. Mai mittags den Kieler Hafen und dampfte mit 14 sm Fahrt nach Osten. Der Befehl, der dem Geschwaderchef in letzter Stunde übergeben worden war, schrieb ihm nur vor, sich auf kürzestem Wege nach dem Seegebiet zwischen Gotland und den Alandsinseln zu begeben. Ihm wurden die IV. Aufklärungsgruppe und die beiden Flottillen des Kontreadmirals Scheidt unterstellt, Kontreadmiral Hopman mit den „Aufklärungsstreitkräften der Ostsee" stand ihm nur im Bedarfsfall zur Verfügung. Zur Geheimhaltung dieser in besonderem Maße auf dem Moment der Überraschung fußenden Unternehmung war die Bestimmung getroffen, daß selbst die Kommandanten erst in See von der Abänderung des ersten Be-

fehls, der bloß die demonstrative Verschiebung der Linienschiffe nach Swinemünde vorsah, Kenntnis erhielten. Die Division stand noch im Fehmarnbelt, als eine U-Bootswarnung eintraf. Vor wenigen Stunden sollten zwei feindliche U-Boote 20 sm nördlich von Arkona gestanden haben. Der Geschwaderchef ließ sich nicht abhalten, seine Aufgabe durchzuführen, obgleich er jeglicher Sicherung entbehrte; er hielt sich bis Arkona dicht unter Land und ist auf diese Weise dem dort kreuzenden englischen U-Boot „E 1" vorbeigelaufen.

Um Mitternacht (7./8. Mai) meldete der Führer der IV. Aufklärungsgruppe, noch über Danzig und Kiel, daß sämtliche Halbflottillen im Laufe des folgenden Tages zur Brennstoffergänzung nach Memel und Danzig entlassen werden müßten, auch für die Kreuzer sei die sofortige Auffüllung des Kohlenbestandes erwünscht, weil sonst vom 9. früh ab ihre Gefechtsbereitschaft durch Inanspruchnahme von Artilleriemannschaften zum Kohlentrimmen eingeschränkt sein würde. Mit der ersteren Maßnahme erklärte sich Admiral Schmidt notgedrungen einverstanden. Die Kreuzer ließ er in der Vorpostenlinie stehen, weil er sie zu seinem Umgehungsmanöver brauchte, vor allem aber weil die Hauptaufgabe, die Sicherung der Libau-Unternehmung, nicht außerachtgelassen werden durfte. Von dem Zeitpunkt der Rückkehr der Torpedoboote hing es ab, ob die Unternehmung der 7. Division, wie geplant, am 9. morgens stattfinden konnte. Admiral Schmidt hoffte, daß an geeigneten Stellen Kohlendampfer die Boote erwarteten[1]), aber aus dem lebhaften Funkverkehr, dessen Leitung er alsbald seinem Flaggschiff übertragen hatte, mußte er schließlich folgern, daß sich alle vier Halbflottillen auf dem Wege nach Neufahrwasser befanden und frühestens am Abend des 9. wieder in Höhe von Gotland stehen konnten. Wartete er nicht auf die Torpedoboote, so waren seine Linienschiffe ohne U-Bootssicherung und ohne Aufklärung, die IV. Aufklärungsgruppe verlor erheblich an Gefechtskraft und konnte einem energischen Vorstoß der Russen gegen Libau nicht begegnen. Trotzdem entschloß sich Admiral Schmidt, sofort vorzustoßen, besonders im Hinblick darauf, daß die Kunde von der Anwesenheit der Linienschiffe zum Feinde dringen könnte.

Der Marsch der Division am 8. Mai verlief ohne besondere Ereignisse, nur wurde er zeitweilig durch Nebel aufgehalten. Die Schiffe hatten einen dritten „blinden" Schornstein gesetzt, der ihnen das Aussehen der „Braunschweig"-Klasse verlieh. Am Vormittag erfuhr man, daß ganz Libau in der Hand der Armee sei. Die Operationen gingen offenbar weiter, denn

[1]) Vgl. Seite 75.

der Hafen sollte schleunigst für Truppentransporte klargemacht werden. In der Vorpostenlinie westlich und östlich Gotland war alles ruhig. Kontreadmiral Scheidt meldete, „Stettin" sei am 7. Mai nachmittags in Höhe von Lyserort auf eine Rauchwolke zugestoßen, habe aber nach 45 Minuten die Fährte verloren, vermutlich habe es sich um einen feindlichen schnellen Minenleger gehandelt[1]). Am Abend war die ganze Vorpostenlinie bis nördlich Farö vormarschiert, um dann während der Dunkelheit Südkurs zu steuern und so dem Feinde das Durchschlüpfen zu erschweren. Seit dem Morgen standen die Kreuzer wieder in der Linie Öland Nordspitze—Östergarn—Windau. VI. Flottille und 14. Halbflottille waren in der Frühe, die auf die Kreuzer verteilten Boote der 15. Halbflottille mittags entlassen worden; für diese hatte Kontreadmiral Scheidt bei den Aufklärungsstreitkräften der Ostsee Ersatz angefordert, Kontreadmiral Hopman konnte jedoch kein Boot entbehren. Eine Rotte, „S 20" / „S 23", wurde bei Brüsterort von einem U-Boot („E 9") angegriffen; „S 20" sah die Torpedolaufbahn und sichtete sogar den Turm des U-Bootes, verlor es aber im dichten Nebel wieder aus den Augen, ehe es feuern konnte. Mit wenigen Tonnen Brennstoff erreichten die Halbflottillen im Laufe des Abends den Hafen, die 15. Halbflottille erst am anderen Tage.

Als der Morgen des 9. Mai dämmerte, stand Admiral Schmidt mit der 7. Division und S. M. S. „Danzig", die er bei Öland herangezogen hatte, um nicht jeder Sicherung zu entbehren, westlich von Gotska Sandö. Die große Sichtigkeit veranlaßte ihn, den Abstand, in welchem das Feuerschiff von Kopparstenarne umgangen werden sollte, auf 12 sm zu vergrößern. Dann ging er mit erhöhter Fahrt auf Kurs Ost. Die erhoffte Meldung vom Feind blieb aus. „München" wollte um 3,30 Uhr morgens mehrere verdächtige Schiffe gesichtet haben, widerrief aber ihren Funkspruch nach wenigen Minuten. 5,30 Uhr ließ der Geschwaderchef die Vorpostenlinie der Kreuzer bis zum 58. Breitengrad vorrücken. Als dies ergebnislos blieb, wandte er sich selbst nach Norden. Aber auch hier konnte er nur feststellen, daß die Baltische Flotte sich nicht in See befand. 25 sm von Utö entfernt nahm er mittags Kurs auf die Norrköping-Bucht; der Verband steuerte Zickzackkurse zum Schutz gegen U-Boote, denn am Vormittag war schon wieder bei Brüsterort ein feindliches U-Boot gejagt worden[2]).

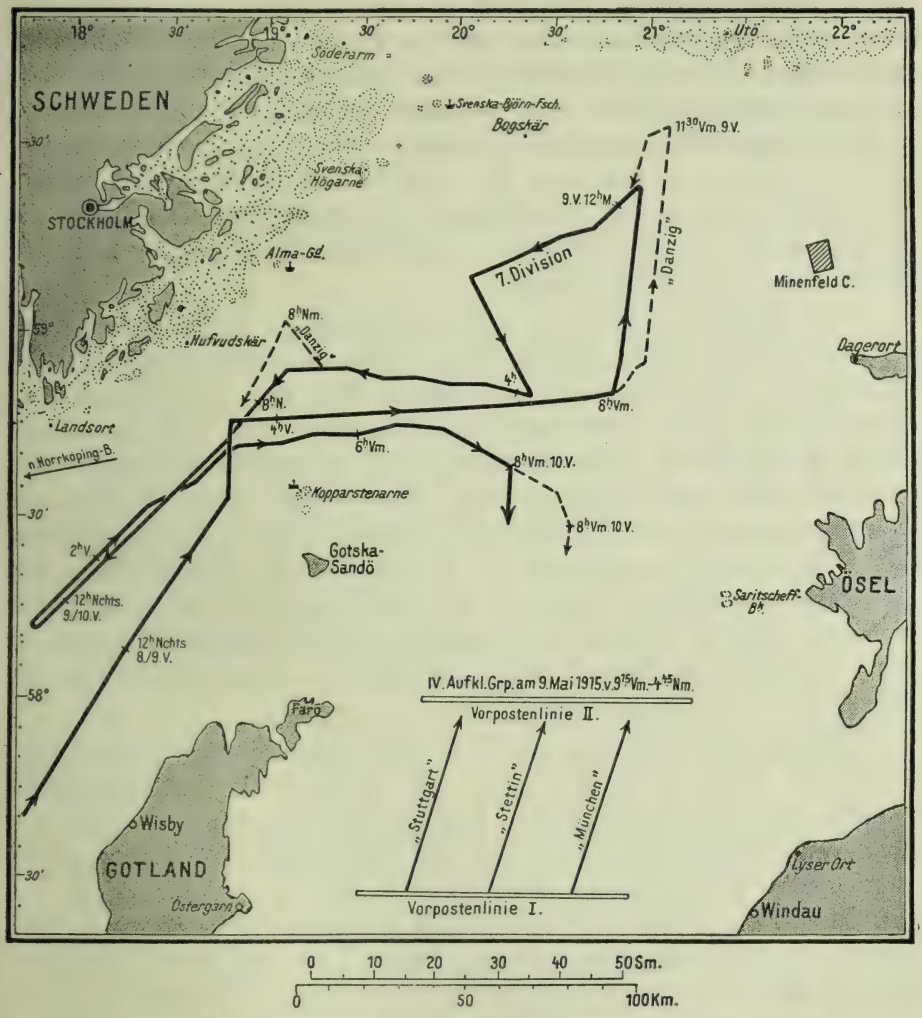
Zwei Stunden später schien sich doch noch eine Gelegenheit zum Eingreifen zu bieten. „Stettin" meldete, sie habe seit 11,30 Uhr in NNO sehr weit entfernte Rauchwolken in Sicht, und „München" hatte einen russischen Funk-

[1]) Es ist nichts darüber bekanntgeworden.

[2]) Vgl. Seite 86.

spruch abgehört und übersetzt: „Zwei Kreuzer patrouillieren in Bucht von Ost nach West." Mit dieser Nachricht war nichts anzufangen, aber die Rauchwolken waren dem Geschwaderchef bedeutsam genug, um nach Süd-

Textskizze 10.



Vorstoß der 7. Linienschiffsdivision (IV. Geschwader) mit „Danzig" vom 8. bis 10. Mai 1915.

osten abzuschwenken. Gegen 3,30 Uhr beobachteten die Kreuzer eine neue Rauchbank, 1½ Strich westlicher als die zuerst gemeldete; jene hatte sich inzwischen verflüchtigt. Als die Nachricht hiervon Vizeadmiral Schmidt erreichte, wurde ihm klar, daß der Rauch beide Male von den eigenen

Linienschiffen herrührte. Stand zwischen ihm und den Kreuzern ein Feind, so hätte auch er ihn jetzt ausmachen müssen. Überraschend war nur, daß die keineswegs besonders starke Rauchentwicklung der Schiffe auf weit über 50 sm sichtbar war, zumal der frische Nordwind den Rauch schnell auseinandertrieb. Die Division nahm wieder Kurs auf die schwedischen Schären, der Admiral beabsichtigte, die Nacht westlich Gotska Sandö zuzubringen. Die IV. Aufklärungsgruppe erhielt Befehl, in die alte Vorpostenlinie zurückzukehren. Hier wie dort blieb alles ruhig. Zwei längere russische Funksprüche, von denen „München" Bruchstücke übersetzte, schienen darauf hinzudeuten, daß man die deutsche Vorpostenlinie mit leichten Streitkräften anzugreifen beabsichtigte[1]). Kontreadmiral Scheidt zog sich deshalb in den kritischen Stunden nach Süden, ähnlich wie er es in der Nacht vom 7. zum 8. getan hatte.

Bei Hellwerden (10. V.) kehrten die Kreuzer in ihre Östergarn—Windau-Stellung zurück, und die Linienschiffe wiederholten ihren Vorstoß vom vorigen Tag. Als wiederum nichts in Sicht kam, brach Vizeadmiral Schmidt um 8 Uhr vormittags die Unternehmung ab und marschierte östlich Gotska Sandö—Farö südwärts, die Bekohlung der Kleinen Kreuzer ließ sich nicht länger hinausschieben. Ursprünglich sollten sie schon am Abend vorher von den Torpedobooten abgelöst werden, dann hatte aber der Geschwaderchef auf Antrag der VI. Flottille den Rückkehrtermin der Boote hinausgeschoben, damit sie nicht hohe Fahrt zu laufen brauchten und mit möglichst großem Kohlenbestand im Operationsgebiet eintrafen, denn sie mußten die Vorpostenlinie mindestens so lange besetzt halten, bis die Kreuzer aus Danzig zurückkehrten.

Mittags traf planmäßig die VI. Flottille ein, nachdem sie noch einmal in Memel Kohlen nachgefüllt hatte. Bei Brüsterort hatte die 12. Halbflottille am 9. das Periskop eines U-Bootes gesichtet und es — ohne Erfolg — mit Artillerie und Wasserbomben angegriffen. Die Vorpostenlinie wurde nun von S. M. S. „Danzig" und der VI. Flottille besetzt, die 14. Halbflottille übernahm die Sicherung der Enge Öland—Stora Karlsö. Die IV. Aufklärungsgruppe (außer „Danzig") trat mit hoher Fahrt den Marsch nach Neufahrwasser an, da sie Befehl hatte, in 48 Stunden zurück

Vorpostenlinie am 10. und 11. Mai. (Von W nach O)

„S 19"	„S 20"	„V 151"	„V 152"	„Danzig"	„V 161"	„V 158"	„V 156"
„S 22"	„S 23"	„V 153"	„V 154"	„V 155"	„V 159"	„V 160"	„V 157"

[1]) Das bisher von russischer Seite veröffentlichte Quellenmaterial enthält nichts über einen derartigen Offensivstoß.

zu sein. Die 15. Halbflottille wurde als Reserve in Danzig belassen; Vizeadmiral Schmidt wollte nicht ein zweites Mal ganz ohne Torpedoboote operieren. Die Linienschiffsdivision blieb von jetzt ab hinter der Vorpostenlinie. Von einer nochmaligen Wiederholung des Umgehungsmanövers am folgenden Tage versprach sich der Admiral keinen Erfolg; die Schiffe waren allzuhäufig gesehen worden, als daß ihre Anwesenheit dem Feinde unbekannt geblieben sein konnte. Statt dessen ließ er am 11. Mai den östlich Gotland stehenden Teil der Vorpostenlinie vorübergehend bis in Höhe von Kopparstenarne vorrücken. Vom Feinde wurde nichts gesichtet.

Welchen Fortgang inzwischen die Operationen zu Lande nahmen, und welche Aufgaben der Marine noch bevorstanden, davon konnte der Geschwaderchef sich nur schwer ein Bild machen. Nachdem anfangs die Armee auf die schleunige Nutzbarmachung des Libauer Hafens den größten Wert gelegt hatte, gab der Oberbefehlshaber am Abend des 9. eine Anordnung der Kriegsleitung bekannt, wonach sofort die Räumung der Stadt vorzubereiten war. In der Nacht vom 10./11. sprach ein Funkspruch von der Möglichkeit eines Gegenangriffs der Russen zu Lande und zu Wasser, der jedoch nicht vor dem 15. Mai zu erwarten sei. Das IV. Geschwader erhielt Befehl, an diesem Tage mit mindestens einer Division klar zu sein. Da die 8. Division bis dahin nicht mit Sicherheit fahrbereit war, mußte Admiral Schmidt das Kohlen der 7. einen Tag früher legen als geplant und in Kauf nehmen, daß das Operationsgebiet am 12. Mai von großen Schiffen entblößt war; die Panzerkreuzer des Admirals Hopman suchten nämlich jetzt ebenfalls zum Kohlenergänzen einen Hafen auf. Demgemäß machten sich die Linienschiffe am 11. Mai vormittags auf den Weg nach Swinemünde.

Sie standen kaum frei von der Südspitze Gotlands, als ein Funkspruch sämtliche Nordseestreitkräfte aus dem Osten zurückrief, und zwar 7. Division und VI. Flottille zunächst nach Swinemünde, die IV. Aufklärungsgruppe und die beiden anderen Halbflottillen nach Kiel. Die verschiedenen Gruppen sammelten und marschierten so schnell, wie ihr Kohlenbestand es erlaubte, ab; nach Möglichkeit wurde die Enge Bornholm—Sandhammar bei Dunkelheit passiert. Die Linienschiffe und die VI. Flottille machten am 12. vormittags in Swinemünde fest, S. M. S. „Schwaben", die wegen einer Undichtigkeit im Ruderraum docken mußte, ging nach Kiel und traf dort gegen Mittag ein, gleichzeitig mit den kleinen Kreuzern und Torpedobooten. Das IV. Geschwader blieb noch einige Tage in der Ostsee, die leichten Streitkräfte wurden dem Flottenchef auf

seine Bitte wieder zur Verfügung gestellt[1]). Großadmiral Prinz Heinrich hatte sich hierzu bereitgefunden, nachdem Kontreadmiral Hopman in der Nacht vom 10./11. Mai über die Lage an der Landfront sehr günstig berichtet hatte; von einem Gegenstoß der Russen, einer Gefahr, die der Prinz auf Grund der bisherigen Nachrichten in Rechnung gestellt hatte, war nicht die Rede. Die Linienschiffe, mit denen Großadmiral Prinz Heinrich dem Feinde einen Hinterhalt gelegt hatte, waren ins Leere gestoßen. Es hatte nichts genutzt, daß Vizeadmiral Schmidt mit Zähigkeit den Vorstoß durchführte und zugleich die Vorpostenlinie östlich Gotland aufrecht erhielt, er trug umsonst die schwere Verantwortung, die er mit dem Verzicht auf jede U-Bootssicherung auf sich genommen hatte. Die am 7. Mai verpaßte Gelegenheit kehrte nicht zurück.

Zu Beginn der Unternehmung hatte zwischen den leitenden Stellen der Marine ein lebhafter Meinungsaustausch über die Frage eingesetzt, ob der russische Kriegshafen für die eigene Seekriegführung nutzbar gemacht werden könne und solle. Niemand hatte bisher die Möglichkeit einer dauernden Besetzung Libaus ins Auge gefaßt, die früheren Überlegungen hatten nur zum Ziele, den Hafen durch Beschießung von See her, durch Sperrung der Hafeneinfahrten oder mit Hilfe einer vorübergehend gelandeten Truppe für den Feind unbrauchbar zu machen. Kontreadmiral Hopman drahtete gleich am 1. Mai an den Oberbefehlshaber, er werde die Stadt nur beschießen, wenn unvermeidlich, und führte am Tage darauf schriftlich aus: „Die Besitzergreifung von Libau und die etwaige spätere Einrichtung eines Stützpunktes daselbst wird auch für die weiteren Operationen unserer Ostseestreitkräfte von solcher Bedeutung sein, daß meines Erachtens eine tatkräftige Beteiligung unserer Marine im vollsten Maße erwünscht ist." Noch ohne Kenntnis hiervon, wandte sich Großadmiral Prinz Heinrich am 2. Mai telegraphisch an den Admiralstab: „. . . halte für notwendig, daß Libau dauernd von uns gehalten wird. Die erforderlichen Maßnahmen wären umgehend mit Heeresleitung zu verabreden. Libau könnte zu einem sehr wertvollen Stützpunkt für unsere Streitkräfte eingerichtet werden. Halte Landungsunternehmung der Russen gegen Libau für schwieriger, als sie für uns gegen ein russisches Libau sein würde. Dagegen ist Bombardement nicht ausgeschlossen, zu dessen Abwehr Verteidigungsmaßnahmen zu treffen wären."

[1]) Die Hochseeflotte plante für die Neumondperiode (um den 14. Mai) eine größere Unternehmung. Auch die VI. Flottille wurde freigegeben, obwohl dadurch der Wert der 7. Division stark herabgemindert wurde. Diese selbst wurde am 16. Mai entlassen, nachdem sich die Lage weiter gefestigt hatte.

Die Antwort lautete: „Trotz Anerkennung des Wertes von Libau für uns halte ich dauernde Besetzung und Ausnutzung für unsere Zwecke ohne Aufwendung größerer Streitkräfte und Mittel für schwer möglich. Die Marine kann solche neben Flandern und Türkei nicht mehr verfügbar machen ohne ernste Schädigung unserer eigentlichen Seekriegführung. Sie muß daher bei der ganzen Unternehmung gegen die Armee zurücktreten und ihre Interessen in den Hintergrund stellen, weil ihr sonst die dauernde Besetzung zugeschoben werden würde." Admiral Bachmann würdigte also durchaus die Bestrebungen der Front, was noch dadurch unterstrichen wurde, daß er die Hochseeflotte anwies, die vom Prinzen Heinrich erbetenen Verstärkungen zur Verfügung zu stellen. In Übereinstimmung mit dem Stellvertretenden Chef des Admiralstabes, Kontreadmiral Behncke, und dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, Großadmiral v. Tirpitz, sah er sich jedoch nicht in der Lage, mit Marinekräften die neu entstehende Küstenfront auszubauen und zu halten. Das Marinekorps in Flandern hatte schon nahezu alle Material- und Personalreserven gekostet, und eben trat die Verteidigung der Dardanellen und des Bosporus in das entscheidende Stadium[1]). Welche Absichten die Heeresleitung mit ihrem Einbruch in Kurland verfolgte, war nicht bekannt. Doch wußte man, daß auch sie mit ihren Kräften aufs äußerste sparen mußte.

Auch der Flottenchef, Admiral v. Pohl, schätzte die zum Halten von Libau erforderlichen Kräfte nicht gering ein. Bei Gelegenheit der zweiten Anforderung von Hochseestreitkräften für die Libau-Unternehmung (Seite 91) äußerte er im Kriegstagebuch: „Der Schutz eines befestigten Platzes durch Überwasser-Seestreitkräfte ist bei den heutigen Seekriegsmitteln auf die Dauer für uns nicht durchführbar; diese Seestreitkräfte werden erstens durch feindliche Minen und hauptsächlich U-Boote gefährdet und zweitens anderen wichtigen Aufgaben entzogen. Es kann daher nur in Frage kommen, den Platz mit ausreichenden Seefrontbefestigungen zu versehen oder ihn durch U-Boote zu sichern oder endlich durch Minensperren an der Grenze der Reichweite feindlicher Schiffsgeschütze einen Schutzgürtel um ihn zu bilden. U-Boote werden nicht verfügbar sein, es sei denn, daß eine ausreichende Zahl der neuen kleinen UB-Boote für diesen Zweck verwendet werden sollte. Die Verwendung von Minen schränkt die Benutzung des weit vorgeschobenen Platzes als Stützpunkt für unsere eigenen Streitkräfte zu wesentlich ein und bietet auch keinen absolut sicheren Schutz. Es bliebe also nur die Sicherung durch Küstenbefestigungen, wie an der flandrischen Küste, übrig. Vielleicht ließe sich durch Verlegung von Schiffen des V. Ge-

[1]) Am 25. April 1915 beschossen russische Streitkräfte die Bosporus-Befestigungen, und am selben Tage fand die erste große Truppenlandung auf Gallipoli statt.

schwaders nach Libau zunächst eine provisorische schwimmende Befestigung schaffen. — Solange sich der Platz nach See zu noch nicht selbst verteidigen kann, werden ausreichende Seestreitkräfte diesen Schutz übernehmen müssen."

Für die Seebefehlshaber in der Ostsee bedeutete die Entscheidung des Admiralstabes eine schwere Enttäuschung. Noch einmal ging am 4. Mai ein ausführliches Telegramm von Kiel nach Berlin: Es möge mit der Armee immerhin Verbindung aufgenommen werden. Libau liege 120 sm näher dem Finnischen Meerbusen als Danzig, was bei der beschränkten Dampfstrecke der Torpedo- und U-Boote sehr wichtig sei[1]). Der Platz bilde eine geeignete Flankenstellung gegenüber russischen Angriffen auf unsere Küste und werde in der Hand eines erstarkten Rußlands eine dauernde Bedrohung der eigenen östlichen Häfen darstellen. Allein, der Admiralstab sowohl als auch der Staatssekretär blieben dabei, daß die Interessen der Seekriegführung weder im gegenwärtigen Kriege noch späterhin als Grund ausreichten, um einen großen Teil von Kurland besetzt zu halten oder ganz zu behalten. Memels Lage sei nicht wesentlich ungünstiger, und mit Hilfe einiger Troßschiffe sei es gewiß möglich, Libau im Bedarfsfall vorübergehend als Stützpunkt zu benutzen. Großadmiral Prinz Heinrich sah diese Entscheidung keineswegs als endgültig an, er glaubte, wie er schon am 3. Mai an Kontreadmiral Hopman schrieb, daß die Entwicklung an der Front sehr leicht Verhältnisse mit sich bringen könne, die stärker seien als die Anschauung der Zentralbehörden.

Die Armee schien auf den dauernden Besitz von Libau Wert zu legen. Am 8. Mai vormittags drahtete Generalfeldmarschall v. Hindenburg an den Prinzen: „Libau genommen. Um Verteidigung Libaus von Seeseite und Offenhalten des Seewegs Memel—Libau durch Flotte wird gebeten. Nur so Halten von Libau möglich." Die Armeegruppe Lauenstein bat, die Hafeneinfahrt beschleunigt freizumachen, um Geschütze ausladen zu können. „Unsererseits soll Libau von 8 Bataillonen Infanterie und starker Artillerie gehalten werden." Gleichzeitig forderte der Oberbefehlshaber Ost bei der Seetransportabteilung des Reichs-Marine-Amts Schiffsraum für Überführung von drei 15 cm-Batterien an, und aus einer Danziger

[1]) Dieser Punkt wurde nachher auch von Vizeadmiral Schmidt, dem Chef des IV. Geschwaders, auf Grund der bei der Libau-Unternehmung gewonnenen Erfahrungen hervorgehoben: „Libau ist für die Marine als Stützpunkt, wenn auch nur für kleine Fahrzeuge, von großem Wert. Die Hauptaufgabe der Ostseestreitkräfte — Schutz des deutschen Teils der Ostsee — wird dadurch wesentlich erleichtert. Jetzt gehen sichernde und beobachtende Fahrzeuge zum Kohlen nach Danzig; auf dem langen Weg hin und zurück verbrauchen sie so viel Kohlen, daß ihre Verwendungsdauer sehr eingeschränkt ist."

Meldung ging hervor, daß bereits ein Gouverneur für Libau ernannt war. Der Großadmiral glaubte sich den Wünschen des Feldmarschalls nicht entziehen zu sollen und sagte, ohne erst das Einverständnis des Admiralstabes einzuholen, zu. Kontreadmiral Hopman erhielt Vollmacht, das Beseitigen der Hindernisse vor dem Libauer Hafen mit allen Mitteln zu beschleunigen, die Werft Danzig, das Stationskommando u. a. wurden zur Mitarbeit gewonnen. Für die Sicherung hielt der Prinz so lange, bis die Verhältnisse sich geklärt hatten, mindestens so starke Streitkräfte für notwendig wie bisher. Deshalb beantragte er für die Tage, an denen die 7. Division und die Panzerkreuzer zum Kohlen abwesend waren, aus der Nordsee die I. Aufklärungsgruppe oder das II. Geschwader sowie eine Flottille mit großem Aktionsradius.

Der Admiralstab hingegen wurde zu gleicher Zeit durch eine Anfrage aus dem Großen Hauptquartier in seiner Zurückhaltung bestärkt. General v. Falkenhayn drahtete am Vormittag des 8. Mai: „Libau ist genommen und wird vorläufig gehalten. Dauerndes Halten würde aber nur zulässig sein, wenn die Marine ganz besondere Gründe dafür geltend zu machen hätte, und nur möglich sein, wenn die Marine Verteidigungskräfte und Mittel in erheblichem Umfange zur Verfügung stellen kann." Admiral Bachmann sah sich genötigt zu antworten: „Marineinteressen begründen nicht, Libau dauernd zu halten. Marine kann hierzu Verteidigungskräfte und Mittel an Land nicht zur Verfügung stellen." Infolgedessen gab er nach Kiel: „Ziel der Unternehmung gegen Libau kann nur schnelle Unbrauchbarmachung aller wichtigen militärischen Anlagen, insbesondere seines Hafens mit den Einfahrten sein, da mit längerem Halten von Libau nicht gerechnet werden kann. Schutz Libaus gegen See muß mit den zur Verfügung stehenden Streitkräften durchgeführt werden. Ich kann es nicht vertreten, daß weitere Hochseestreitkräfte nach der Ostsee gezogen werden."

Die Entscheidung wirkte bei allen Stellen, die eifrigst bemüht waren, den Hafen betriebsklar zu machen, niederschmetternd. Demnach legte die Kriegsleitung nicht nur keinen Wert auf die Ausnutzung Libaus für die Seekriegführung, sondern versagte sich auch der Truppe, die den Hafen für den Nachschub brauchte. „Die Marine steht im Begriff, sich von einem Unternehmen zurückzuziehen gerade in dem Augenblick, wo ihre fachmännische Leistung im produktiven Sinne ausgenutzt werden könnte" vermerkte Prinz Heinrich im Kriegstagebuch. Die Requisitionen Hindenburgs hatten offenbar ein ganz anderes Ziel im Auge. Noch am 9. mittags kam Meldung aus Hamburg, daß sieben große Transportdampfer für die Armee bereitgestellt und klar zum Auslaufen nach Danzig seien; der Prinz wußte nicht, daß diese von langer Hand vorbereitete Maßnahme mit der

Libau-Unternehmung nichts zu tun hatte[1]). Allerdings hatte am Vormittag der Danziger Verbindungsoffizier des Heeres die Entsendung von Fachpersonal zur Vornahme von Sprengungen beantragt mit der Begründung, daß „nach Vereinbarung zwischen Oberkommando Ost und Marine" die letztere keinen Wert auf dauernde Behauptung von Libau legte. Die Nachricht war für Kiel unverständlich, da der Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte von dem Telegrammwechsel Generalstab—Admiralstab nicht unterrichtet worden war.

Der Prinz nahm am 9. Mai nachmittags Veranlassung, dem Admiralstab ausführlich die Widersprüche zu schildern und von neuem darum zu bitten, daß die Gesichtspunkte betreffend Libau zwischen den obersten Kommandobehörden klargestellt und in einem für Heer und Marine gleichlautenden Befehl der Kriegsleitung niedergelegt würden. Außerdem ließ er sich persönlich mit dem z. Zt. in Berlin weilenden Chef des Admiralstabes am Fernsprecher verbinden. Dieser stand unter dem Eindruck der letzten Nachrichten von der Front, die die Schwierigkeiten enthüllten, mit denen die Seestreitkräfte zu kämpfen hatten[2]), andererseits stärkere feindliche Kräfte bei Mitau meldeten, was auf einen bevorstehenden Gegenangriff hindeutete. Schon aus diesem Grunde, meinte er, käme die Einrichtung eines Transportverkehrs kaum noch in Frage, der Generalstab habe auch keinen diesbezüglichen Wunsch geäußert. Es blieb dabei, daß der Hafen zerstört werden sollte. Nur insoweit wurde der Befehl gemildert, als Konteradmiral Hopman ermächtigt wurde, im Benehmen mit dem örtlichen Landbefehlshaber selbst zu entscheiden, wann damit zu beginnen sei.

So war Zeit gewonnen. Die Armee fand in Kurland nur geringen Widerstand, von einem russischen Gegenangriff war nichts zu spüren. Schon 24 Stunden nach jener Entscheidung versicherte der Gouverneur dem Führer der Aufklärungsstreitkräfte, daß die Räumung von Kurland und Libau zunächst außer Frage stände[3]), und Generalleutnant v. Lauenstein nahm die alten Pläne wieder auf, indem er am 10. Mai abends drahtete: „Nach neuesten Anordnungen wird Libau bis auf weiteres gehalten. Für Munitions- und Proviantzufuhr sowie Bergung großer dort vorgefundener Vorräte wird gebeten, Hafeneinfahrt baldmöglichst ganz freizumachen. Sperrung der Einfahrt und Zerstörung wichtiger Objekte

---

[1]) Vgl. Seite 32 Anmerkung.

[2]) Abendmeldung des F. d. A. d. O. vom 8. Mai: „Tätigkeit heute durch Nebel behindert. Liege wegen gemeldeter U-Bootsgefahr vor Libau in flachem Wasser zu Anker. Heute eine 70 m breite Sperrlücke in Nordeinfahrt mit genügender Wassertiefe festgestellt. „V 107" im inneren Hafen auf Mine gelaufen und stark beschädigt."

[3]) Vgl. Seite 100.

soll nur so weit vorbereitet werden, daß Ausführung im Bedarfsfall schnell möglich." Da die Verteidigung von der Armee übernommen wurde und sichergestellt war, daß der Hafen im Falle der Räumung rechtzeitig und gründlich gesperrt wurde, antwortete Prinz Heinrich freudig zustimmend unmittelbar an Generalfeldmarschall v. Hindenburg; allerdings könne die Stadt nicht mehr unter allen Umständen auf Unterstützung von See aus rechnen. Der Weg zur Verwertung Libaus für die Land- und Seekriegführung wurde endgültig beschritten. Welche hohe Bedeutung der Hafen gewinnen sollte, ahnte man damals nicht. Er wurde bald zur Basis des linken Flügels der Ostfront und zum Hauptstützpunkt der Seestreitkräfte in der östlichen Ostsee.

Der Admiralstab ließ nunmehr der Entwicklung freien Lauf. Es hat den Anschein, als habe er das Vorwärtsdrängen der Front allzusehr gehemmt. Niemand konnte den glänzenden Verlauf der Landoperationen voraussehen. Noch vor sechs Wochen hatte der Feind einen Vorstoß gegen Memel unternommen. Zur See hatte er sich ebenfalls offensiv betätigt, wenigstens auf dem Gebiete des Minenkrieges, seine Marine stand vor einer bedeutenden Machtsteigerung durch das Fertigwerden von vier Großkampfschiffen. Vor allem waren die leitenden Männer des Heeres und der Marine, im Großen Hauptquartier wie in Berlin, damals auf eine aktive Kriegführung im Westen eingestellt, während Hindenburg im Osten anzugreifen gedachte, und Prinz Heinrich ihm helfen wollte. Tatsächlich hat Libau, obwohl es niemals verteidigt zu werden brauchte, fortlaufend erhebliche Kräfte der Marine beansprucht. Die Stellen, die die Verantwortung für den gesamten, scharf angespannten Kräftehaushalt trugen, waren von ihrem Standpunkt aus im Recht, wenn sie warnten.

Die Meinungsverschiedenheiten beeinflußten allerdings den Fortgang der Unternehmung in höchst unerwünschter Weise. Sie machten sich um so unangenehmer fühlbar, als See- und Landstreitkräfte verschiedenen Befehlsbereichen angehörten, die nur lose miteinander in Verbindung standen. An der Front war, dank der bei der Memel-Unternehmung gemachten Erfahrungen, von vornherein für enge Fühlung gesorgt, auch zwischen den beiderseitigen Oberbefehlshabern bahnte sich ein harmonisches Zusammenarbeiten an. Der Gedankenaustausch zwischen dem Chef des Generalstabes des Feldheeres und dem in Berlin weilenden Admiralstabschef beschränkte sich jedoch auf einen einzigen Telegrammwechsel am 8. Mai, obwohl Großadmiral Prinz Heinrich sich schon früh dafür eingesetzt hatte, daß die Verbindung aufgenommen, und daß den Operationen ein gemeinsam ausgearbeiteter Befehl zugrundegelegt würde. Gerade jene in knappste Form zusammengedrängte Antwort der Marine auf die Anfrage

des Heeres, daß Libau nicht gehalten zu werden brauche, verursachte schwere Störungen in den Arbeiten der Front.

Die Schilderung der Tätigkeit der Streitkräfte des Admirals Hopman wurde in dem Augenblick unterbrochen, als die Einnahme der Stadt gemeldet wurde. War damit auch das Hauptziel erreicht, so wurden doch alle Kräfte für neue Aufträge in Anspruch genommen. Am 6. Mai abends hatte die Armeegruppe Lauenstein angefragt, ob Geschütze aus Königsberg über See nach Libau gebracht werden könnten. Es galt also, schleunigst einen Weg in den Hafen hinein zu bahnen. Der erste Versuch am 7. früh ergab, daß die Einfahrten zwischen den Molen außer durch versenkte Dampfer auch durch Minen gesperrt waren[1]). Sogleich wurde die mit Motorbooten ausgestattete Hilfsminensuchdivision Swinemünde, Kapitänleutnant Altvater, von der Stolpe-Bank herbeigerufen, aus Kiel wurden Bergungsmittel zum Forträumen der Dampfer und die Entsendung eines Sachverständigen erbeten. Als Kontreadmiral Hopman mitteilte, er könne noch nicht sagen, wann der Seeweg offen sein werde, mahnte die Armeegruppe zur Eile: „Lage erfordert dringend beschleunigte Freimachung der Einfahrt zum Ausladen von Geschützen."

Infolge starken Nebels konnte der Admiral seinen Verband am 8. Mai erst gegen Mittag vor Libau zu Anker bringen, und die Hilfsminensuchdivision ließ aus demselben Grunde auf sich warten. Die wenigen verfügbaren Boote der II. Minensuchdivision wurden damit beauftragt, eine minenfreie Fahrstraße bis zur Nordeinfahrt herzustellen. Währenddessen drang Kapitänleutnant Gercke mit einer Pinaß in den Hafen selbst vor. Er lotete die Nordeinfahrt aus und fand, daß kleinere Fahrzeuge durch eine Lücke von 70 m Breite einlaufen konnten. Dann fuhr er der Länge nach durch den Außenhafen, am Handelshafen vorbei und bis zur Drehbrücke am Ende des Hafenkanals. Da er nirgends Anzeichen von weiteren Hindernissen entdeckte, beauftragte Kontreadmiral Hopman den Chef des Stabes, an Land zu fahren, mit dem Truppenkommandeur die nächsten Aufgaben zu besprechen und die Leistungsfähigkeit des Hafens weiter zu erkunden. Kapitän zur See Michelsen schiffte sich auf dem Torpedoboot „V 107" ein, um von der Tageszeit unabhängig zu sein und durch Funkentelegraphie und optische Signalmittel mit dem Flaggschiff in Verbindung zu bleiben. Der Weg bis zur Nordeinfahrt und diese selbst waren minenfrei gemeldet, von da ab sollten vier Minensuchboote dem Torpedoboot voranfahren. Als es eben die Molenköpfe passiert hatte und auf-

[1]) Vgl. Seite 67 und Skizze 9 auf Seite 68.

drehte, um sich hinter die Minensucher zu setzen, detonierte unter dem Vorschiff eine Mine. Der Bug wurde abgesprengt und versank, die vorderen Abteilungen füllten sich schnell mit Wasser. Mit Hilfe von zwei Minensuchbooten wurde das Achterschiff auf einen versenkten Prahm aufgesetzt und so vor dem Sinken bewahrt; der Admiral nahm nachher Veranlassung, das Gelingen dieses Manövers besonders anzuerkennen. Die Personalverluste waren dank der getroffenen Vorsichtsmaßnahmen gering: Ein Mann wurde vermißt, Kapitän zur See Michelsen und ein Mann leicht verwundet. Eine recht unangenehme Folge war, daß die Aussprache mit Oberst v. d. Schulenburg verschoben werden mußte, so daß es bei der funkentelegraphischen Verbindung zwischen See- und Landbefehlshaber blieb.

Um dieselbe Zeit, 4 Uhr nachmittags, erhielt der Admiral Nachricht von dem Angriff eines feindlichen U-Bootes auf „S 20" bei Brüsterort. (Seite 84.) Daß ein U-Boot trotz des Nebels zum Schuß gekommen war, fiel auf, aber der Admiral zweifelte nicht an der Richtigkeit der Beobachtung und verschärfte die Vorsichtsmaßregeln. Zunächst mußte er der Armee eine Absage erteilen. Die Armeegruppe Lauenstein hatte um sofortige Entsendung eines Kreuzers nach Pillau zum Abholen von 1000 Mann, zum mindesten um Sicherung eines gecharterten Dampfers gebeten; der Transport verlasse wahrscheinlich schon morgen Pillau. Die Landverbindung von der Grenze bis Libau mußte sehr schlecht sein, was auch daraus hervorging, daß der Oberbefehlshaber Ost von der Marine die dauernde Sicherung des Seeweges Memel—Libau forderte. Trotzdem vermochte Admiral Hopman nicht zu helfen, denn die X. Torpedoboots-Flottille reichte jetzt kaum für die Sicherung der eigenen zahlreichen Schiffe aus, die Minensucher sollten ihrem Sonderdienst so wenig wie möglich entzogen werden. Der zu Anker liegende Verband war im Augenblick einigermaßen durch den Nebel geschützt. Als es abends aufklarte, legte der Admiral die Kreuzer so weit wie möglich auf flaches Wasser und eng zusammen, damit der Halbkreis der nach See sichernden Boote kleiner und dichter wurde. Gerade noch vor Dunkelwerden trafen das Flugzeugmutterschiff „Glyndwr" und die beiden Dampfer „Indianola" und „Inkula", welche die Motorboote der Hilfsminensuchdivision Swinemünde an Bord hatten, beim Verbande ein. Das Lazarettschiff „Schleswig", welches bis dahin in der Putziger Wiek zu Anker lag, wurde nach Neufahrwasser hereingeholt.

Die weitgehenden Vorsichtsmaßregeln, die auf den ersten U-Boots-Alarm hin getroffen wurden, erwiesen sich als berechtigt. Am anderen Morgen (9. Mai) sichtete „V 159", welches sich im Verbande der 12. Halb-

flottille auf dem Marsche von Danzig nach Memel befand, wiederum bei Brüsterort das Sehrohr eines U-Bootes. Als jetzt angefragt wurde, ob nicht wenigstens von Memel aus Truppen nach Libau gebracht und genügend gesichert werden könnten, mußte der Admiral auch das verneinen. Zwar schien es sich bei den bisherigen Meldungen um ein und dasselbe U-Boot zu handeln, aber dieses konnte jeden Augenblick sein Tätigkeitsfeld nach Memel oder Libau verlegen, und man mußte damit rechnen, daß mehrere feindliche U-Boote unterwegs waren[1]). Die Anforderung der Armee wurde nach Kiel gemeldet mit dem Zusatz, Truppentransporte könnten nur gesichert werden, wenn noch mindestens eine Flottille Torpedoboote zur Verfügung gestellt würde.

Am 9. Mai kam das Minensuchen gut vorwärts. Die Hilfsminensuchdivision Swinemünde setzte bei Hellwerden ihre Motorboote aus, machte die Nordeinfahrt und Umgebung minenfrei und stellte im Laufe des Vormittags eine Rinne von 400—600 m Breite von der Nordeinfahrt zum Handelshafen her, wobei mehrere Minen gesprengt wurden. Von der II. Minensuchdivision wurde das Wegenetz außerhalb des Hafens durch eine gerade Verbindung von der Bernaten-Sperre zum Platz a vervollständigt. Die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser fuhr in Gemeinschaft mit der aus Memel zurückgekehrten 20. Halbflottille U-Bootssicherung für die Großen Kreuzer. Da der Vormittag keinerlei Nachrichten brachte, die auf einen feindlichen Gegenangriff hindeuteten, hielt Kontreadmiral Hopman die Lage für genügend gefestigt, um einen Teil der Schiffe in die Häfen entlassen zu können. Der 2. Admiral, Kommodore v. Karpf, wurde beauftragt, mit den Kleinen Kreuzern und drei Booten der 19. Halbflottille die Werft in Danzig aufzusuchen; „Augsburg" sollte einen verbogenen Schraubenflügel auswechseln, „Thetis" einen Schaden am Hauptdampfrohr beheben und „Lübeck" eine Minenwurfeinrichtung einbauen. „Beowulf" erhielt Befehl, mit dem Flugzeugmutterschiff „Glyndwr" und zwei Torpedobooten nach Memel zu gehen. Die Flugzeuge konnten wegen Nebels oder Seegangs in diesen Tagen nicht starten, besondere Aufgaben hatten für sie auch nicht vorgelegen. Das Unterseeboot „UA" blieb in Memel in Bereitschaft, ein zweites, das zur Unterseebootsschule gehörige „U 4", befand sich auf Veranlassung des Oberbefehlshabers auf dem Marsche von Kiel nach Neufahrwasser.

Neben die Sicherung der Stadt und die Herstellung einer minenfreien Einfahrt trat die Aufgabe, von den Hafenanlagen selbst Besitz zu ergreifen und sie möglichst rasch betriebsfähig zu machen. Hierzu wurde die Hälfte des aus Seewehrleuten bestehenden Wachkommandos der Werft Danzig

[1]) Vgl. Seite 80.

verwendet. 200 Mann mit 2 Maschinengewehren gingen am 7. Mai abends unter ihrem Kompagnieführer, Kapitänleutnant der Seewehr II Weyer, mit dem kleinen Dampfer „Mottlau" aus Neufahrwasser ab, wurden in der Frühe des 9. durch die 20. Halbflottille von Memel, das sie zunächst angelaufen hatten, nach Libau weiterbefördert und mit Beibooten der Großen Kreuzer gelandet, was sich infolge des mittags aufkommenden Seeganges nicht ganz einfach gestaltete. Die Leitung der Arbeiten wurde bis zur Kommandierung eines Hafenkapitäns dem I. Offizier S. M. S. „Prinz Heinrich", Korvettenkapitän Hillebrand, übertragen. Ihm wurde außer dem Werft-Detachement unterstellt „V 108", die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser, die vier Vorpostenboote und die tragbare Marine-F T-Station, welche bisher der Armee zugeteilt gewesen war. Seine Aufgaben sollten sein: Das Freimachen, Bezeichnen und Bewachen der Fahrrinnen innerhalb und außerhalb der Molen, die Bewachung der Seefront im allgemeinen, Feststellung, Instandsetzung und Verwertung der vorhandenen Hilfsmittel wie Krähne, Schlepper, Prähme, Betriebsmaterial usw. und die Einrichtung einer F T- und Signalstation. Wie alle diese Maßnahmen nur dazu dienten, den Hafen so schnell wie möglich für Transporte nutzbar zu machen, so war überhaupt die Armee weitgehend zu unterstützen, zunächst bei dem Ausladen der aus Königsberg zu erwartenden Geschütze.

Der Hafenkapitän übernahm sogleich am 9. Mai die Sicherung der minenfreien Wege. Die Großen Kreuzer konnten daher mit der 20. Halbflottille um 6 Uhr nachmittags ankeraufgehen, um für die Nacht den erprobten Ankerplatz südlich Bernaten-Riff aufzusuchen. „Indianola" und „Inkula" folgten ihnen; da die Mutterschiffe bei dem ungünstigen Wetter (Seegang 4—5) viel Zeit gebraucht hätten, um die Motorboote an Bord zu nehmen, blieben diese in Libau, zumal sie am nächsten Morgen ihre Arbeit fortsetzen sollten. Auch die II. Minensuchdivision und die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser übernachteten schon in Libau, wo sie im Hafenkanal gute Liegeplätze gefunden hatten. Im Laufe des Abends meldete der Hafenkapitän als Ergebnis der ersten oberflächlichen Besichtigung: »F T-Station ist eingerichtet und bleibt ständig besetzt. Kompagnie ist in der Militärstadt untergebracht. Signalstelle wird morgen eingerichtet. In der Werft 300 t Kohlen; 4 Schleppdampfer und 3 Motorboote sind voraussichtlich brauchbar, werden morgen in Dienst gestellt. Im Hafen drei größere Dampfer. Armee wünscht dringend Freigabe des Seeweges für Proviantzufuhr, da hier Mangel.«

Zu gleicher Zeit wurde auf dem Flaggschiff ein Befehl des Prinzen Heinrich abgenommen: »Auf Anordnung der Kriegsleitung sofort alle

Räumungsarbeiten und Schaffung von Ausschiffungsmöglichkeiten abbrechen. Alles vorbereiten zur Zerstörung und Sperrung, so daß Hafen für Russen unbedingt unbrauchbar. Mit Armee Beginn der Arbeit verabreden, möglichst bald anfangen. Vorbereitungen für Versorgungsstelle und Marine-Nachrichtenstelle zurückmachen. Unterstützung der Armee von See aus im Auge behalten. Lege Wert darauf, daß Streitkräfte baldigst im Sinne meines allgemeinen Operationsbefehls verwendungsfähig. Oberbefehlshaber Ost ist von hier benachrichtigt.« (Vgl. Seite 92.) Dementsprechend bekam S. M. S. „Thetis" auf ihre Frage, ob mit der großen Kesselreinigung begonnen werden könne, im Interesse der Bereitschaft aller Schiffe während der zu erwartenden kritischen Tage Befehl, sie noch aufzuschieben. Der 2. Admiral in Danzig wurde angewiesen, sofort zwei Torpedoboote mit Minen nach Libau zu schicken. Der Hafenkapitän erhielt Auftrag, die Geschütze, Torpedos und beweglichen Schiffsteile von „V 107" zu bergen und das Minensuchen einzustellen. Die Minensuchdivisionen nahmen schleunigst im Libauer Kriegshafen Kohlen, um die Lagerbestände auszunutzen und jederzeit klar zum Auslaufen zu sein. Für den Rücktransport des Detachements Weyer wurde der Dampfer „Mottlau" aus Memel herbeigerufen, der dank seiner geringen Größe in den Hafen einlaufen konnte. Die für die Einrichtung einer Nachrichtenstelle und einer Versorgungsstelle getroffenen Vorbereitungen wurden von Kiel aus rückgängig gemacht, die unterwegs befindlichen Offiziere und Mannschaften zurückgerufen. Der aus Danzig angeforderte Proviant wurde abbestellt.

Nachdem der Verband am 10. Mai morgens wieder auf Reede geankert hatte, besprach Kapitänleutnant Gercke im Auftrage des Admirals mit dem Hafenkapitän die weiterhin zu ergreifenden Maßnahmen. Als militärisch wichtige Objekte, deren Sprengung vorzubereiten war, wurden festgestellt: eine russische unfertige F T-Station, der Behälter des Wasserturms, die Reste der Flugzeugschuppen, die kleinen Motorboote und Schleppdampfer, soweit sie nicht mitgenommen werden konnten, und ein im Hafen liegender englischer Dampfer. Die Versenkung der in Libau beheimateten russischen Dampfer wurde zurückgestellt, weil die Bevölkerung eine deutschfreundliche Haltung zeigte; man dachte daran, sie zur Sperrung der Einfahrten zu verwenden, aber die Aussicht, die tiefgehenden Schiffe richtig bis an Ort und Stelle zu bringen, war gering. Die Süd- und Mitteleinfahrt waren zudem schon jetzt unpassierbar, die Durchfahrtslücke in der Nordeinfahrt sollte nur mit Minen gesperrt werden, vielleicht würde man sie doch noch einmal brauchen.

Mittags wurde Kapitänleutnant Gercke von dem inzwischen eingetroffenen Gouverneur, Generalleutnant v. Pappritz, empfangen. Im

Anschluß an einen kurzen Vortrag über die Lage, wie sie sich dem Führer der Aufklärungsstreitkräfte darstellte, bat er um Bescheid, wann voraussichtlich die Stadt geräumt werden würde. Der General betonte, daß die noch im Fluß befindlichen Operationen günstig ständen. Von ihrem Ausgang würde der Zeitpunkt der Räumung mit abhängig sein, auf keinen Fall sei sie von heute auf morgen zu erwarten. Infolgedessen würde es richtig sein, bis auf weiteres noch keine der vorbereiteten Zerstörungsarbeiten auszuführen. Die Absicht, Kurland wieder zu räumen, sei wohl nicht so sehr auf die militärische Lage als auf politische Gründe zurückzuführen. Ein anschließend mit dem 1. Generalstabsoffizier der Gruppe Lauenstein geführtes Ferngespräch ergab das gleiche, militärisch günstige Bild.

Das konnte an den Kieler Weisungen nichts ändern. Der Hafenkapitän erhielt Befehl, mit den Vorbereitungen für die in Aussicht genommenen Sprengungen fortzufahren; auszuführen waren sie nur im Einvernehmen mit der Armee. Da die Anwesenheit der Seestreitkräfte nicht mehr erforderlich zu sein schien, schlug Kontreadmiral Hopman dem Oberbefehlshaber vor, die Nordseeverbände zu entlassen. Er selbst wollte mit den Panzerkreuzern, 20. Halbflottille, „U A", II. Minensuchdivision und Hilfsminensuchdivision Swinemünde nach Neufahrwasser gehen; die Mutterschiffe waren bereits mittags angewiesen worden, ihre Motorboote einzusetzen, was trotz der herrschenden Dünung glückte. Die Kleinen Kreuzer wurden mit der 19. Halbflottille und den Vorpostenbooten in Memel stationiert. Zur Verfügung des Hafenkapitäns blieb in Libau die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser, dazu die beiden Torpedoboote „S 130" und „S 126", die je sechs Minen aus Danzig brachten.

Kurz bevor die Schiffe die Reede verließen, um für die Nacht nach Bernaten zu gehen, äußerte der Gouverneur den Wunsch, mit Admiral Hopman zu sprechen. Dieser begab sich unverzüglich an Land, wobei er in Kauf nahm, daß der Verband auf dem U-Boot-gefährdeten Ankerplatz vor Libau liegen blieb. General v. Pappritz wollte die mittags ausgesprochene Vermutung, daß die Räumungsabsicht vielleicht auf die politische Lage zurückzuführen sei, berichtigen. Die Ursache liege vielmehr darin, daß der Oberbefehlshaber Ost der Auffassung sei, die Marine lege überhaupt keinen Wert auf Libau. Aus diesem Grunde werde der Befehl, Libau zu einem Waffenplatz ersten Ranges auszubauen, den er bei seiner Kommandierung erhalten habe, jetzt wahrscheinlich rückgängig gemacht werden. Aus dem Vortrag des Admiralstabsoffiziers habe er nun geschlossen, daß Libau doch einen gewissen Wert für die Marine habe. Wenn sich das so verhalte, werde der Feldmarschall, so glaube er, Mittel zum

Halten der Stadt zur Verfügung stellen. Kontreadmiral Hopman führte aus, daß Libau für die Marine selbstverständlich von Nutzen sein würde, in seinem jetzigen Zustand allerdings nur für kleinere Fahrzeuge. Freilich falle dem Ostseekrieg nur eine Nebenrolle zu, das Gesicht der deutschen Seekriegführung sei nach Westen gerichtet. Aber daß Libau gar keine Bedeutung habe, könne man nicht behaupten. Erlaube die militärische Lage nicht, Kurland zu halten, so müsse man sich natürlich mit der Räumung abfinden. Aber das war, vorläufig wenigstens, nicht der Fall. Nicht Gegenangriffe des Feindes machten der Truppenführung Sorge, sondern eher die Schwierigkeiten, die der Mangel an brauchbaren Straßen dem Nachschub bereitete.

Nach Rückkehr an Bord erstattete Kontreadmiral Hopman funkentelegraphisch Bericht an den Großadmiral. »Strategische Lage Libaus rechtfertigt Fortsetzung wichtigster Räumungsarbeiten, weil Besitz Libaus meine Hauptaufgabe, deutsche Ostseeküste zu schützen, in hohem Maße erleichtert. Bitte Arbeiten mit eignen Mitteln fortsetzen zu dürfen, Bindung von Seestreitkräften nicht erforderlich. Erneute Sperrung jederzeit schnell ausführbar.« Die Berichterstattung des Gouverneurs an seine Vorgesetzten zeitigte schon nach wenigen Stunden die Mitteilung der Armeegruppe Lauenstein nach Kiel, der Oberbefehlshaber Ost habe sich entschlossen, Libau bis auf weiteres zu halten, sowie die Bitte, die Hafeneinfahrt für die Munitions- und Proviantzufuhr und für den Abtransport der Vorräte baldigst ganz freizumachen[1]). Der Prinz entschied im Laufe des folgenden Tages im Sinne der Front.

Am 11. Mai bei Hellwerden ging der Verband zum Kohlen nach Neufahrwasser. Bei den Kreuzern bildete die 20. Halbflottille U-Bootssicherung, bei den Mutterschiffen der Hilfsminensuchdivision Swinemünde die II. Minensuchdivision. Zwischen Pappensee und Polangen gelang es einem feindlichen U-Boot, aus günstiger Stellung auf „Roon" zum Angriff zu kommen. Der Wachhabende Offizier drehte mit Hart Ruder und „Äußerster Kraft" ab und erreichte, daß beide Torpedos um wenige Meter hinter dem Heck vorbeigingen. Der Verband lief 16 Knoten, die sichernden Torpedoboote steuerten daher nicht Zickzackkurse. „S 141", Oberleutnant zur See v. Prittwitz u. Gaffron, benutzte eine Blasenbahn, um den Gegner anzusteuern, sichtete das Sehrohr und eröffnete mit einem 5,2 cm-Brückengeschütz das Feuer, verlor das Ziel aber bald wieder. Eine Viertelstunde später wurde eins der Mutterschiffe von demselben U-Boot angegriffen. „Inkula", Oberleutnant zur See d. Res. Otto Hagendorf, be-

[1]) Wortlaut des Telegramms siehe Seite 92.

merkte rechtzeitig die Laufbahnen und konnte ihnen durch Draufzudrehen ausweichen. Der erste Torpedo detonierte 70 m vor dem Schiff als Grundgänger, der zweite ging 30—50 m hinter dem Heck durch. Der Angreifer war das englische Unterseeboot „E 9"; es schoß im ganzen fünf Torpedos und glaubte das Mutterschiff versenkt zu haben[1]). Der Admiral mußte sich damit begnügen, ein Flugzeug auf das U-Boot anzusetzen, das aber den Feind vergebens suchte. Seestreitkräfte, die planmäßig die Verfolgung hätten aufnehmen können, standen nicht zur Verfügung. Die Kreuzer und Torpedoboote machten am Nachmittag, die Hilfsminensuchdivision Swinemünde abends in Neufahrwasser und Danzig fest. Die II. Minensuchdivision, Kapitänleutnant Doflein, ging gleich in der Nacht weiter nach Kiel, wo sie zur großen Kesselreinigung die Werft aufsuchte. Die alten kleinen Torpedoboote, aus denen sich die Division zusammensetzte, bedurften dringend der Instandsetzung, sie hatten seit Kriegsbeginn über 100 scharfe Minensprengungen miterlebt und waren daher fast alle undicht. Auf dem Marsche hatte die Division noch eine Strecke von Rixhöft nach Norden mit Gerät abzulaufen; sie fand sie minenfrei, so daß nunmehr ein besserer Auslaufweg aus der Danziger Bucht als der über Brüsterort—Memel zur Verfügung stand.

Libau war fest in deutscher Hand, die Vorwärtsbewegung am äußersten linken Flügel der Ostfront war vorläufig beendet. Der schöne Erfolg, den Heer und Marine unter sehr geringen Verlusten errungen hatten, war nicht zum geringsten Teile das Verdienst der Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee und ihres Führers. Dafür, daß das Zusammenwirken der beiden Waffen nach Lage der Dinge nur unvollkommen vorbereitet werden konnte, war Großes geleistet, im besonderen hatte die Nachrichtenverbindung gut gearbeitet. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß die Mehrzahl der Führer und Kommandanten sich bis unmittelbar vor Beginn der Unternehmung mit grundverschiedenen Aufgaben befaßt hatten. Vor 3 Wochen erst wurde der Verband gebildet. Kontreadmiral Hopman, der selbst bis dahin im Großen Hauptquartier arbeitete, hat es mit Unterstützung des Kommodore v. Karpf und der Offiziere des Stabes, im besonderen Kapitän zur See Michelsen, Kapitänleutnant Gercke und Bastian, verstanden, seine mannigfachen Streitkräfte im Augenblick zusammenzuschweißen und den bei Offizier wie Mann lebendigen Tatendrang zum Wohle des Ganzen zu verwerten.

[1]) Die Angriffe sind in dem offiziellen englischen Seekriegswerk — Corbett, Naval Operations, Band II, London 1923 — geschildert.

Kapitel 4.

Minenunternehmungen und U-Bootsvorstöße nach dem Finnischen Meerbusen.

Nach Abschluß der Operationen zur Deckung des Einmarsches nach Kurland galt es jetzt, die Seekriegsaufgaben zu erledigen, die Großadmiral Prinz Heinrich in der Frühjahrsdenkschrift aufgestellt und am 22. April, als Kontreadmiral Hopman das Kommando übernahm, noch einmal wie folgt umrissen hatte:

„Rege Tätigkeit an den russischen Küsten, um den Eindruck energischer Offensive wach zu halten. Dabei ist jede Gelegenheit, dem Feinde Abbruch zu tun, auszunutzen. Ohne Rückhalt durch ein Geschwader sollen Vorstöße in die Bottensee vorläufig nicht unternommen werden.

„Nach Möglichkeit ist so zu disponieren, daß der Finnische Meerbusen unter Beobachtung bleibt. Ob und inwieweit diese Beobachtung als eine dauernde durchgeführt werden kann, müssen die Erfahrungen zeigen. Es ist anzunehmen, daß die Russen sich daran gewöhnt haben, unsere Unternehmungen als stoßartige zu betrachten, die zeitlich durch erhebliche Pausen getrennt sind. Solche Annahme wäre geeignet zum Stellen einer Falle gegen feindliche Minen- und Torpedobootsunternehmungen.

„Die Minenfelder A und B[1]) sollen erst dann geworfen werden, wenn mit Sicherheit offensive Tätigkeit schwerer russischer Streitkräfte zu erwarten steht. Es ist in das Auge zu fassen, die Eingänge nach Bengtskär, Hekla-Lileina, Utö und schließlich Hangö und den Moonsund mit Minen zu verseuchen. Diese Absicht wird sich unter Aufwendung einer verhältnismäßig geringen Minenzahl ermöglichen lassen.

„Störung des feindlichen und des neutralen Konterbandehandels.

„Sicherung und Kontrolle unseres Küstengebietes und der eigenen Anmarschstraßen gegen feindliche Minen-Unternehmungen."

[1]) Die im April unerledigt gebliebenen Teile des Sperrgürtels vor dem Finnischen Meerbusen (Skizze 4 auf Seite 38).

Neu traten jetzt die Aufgaben hinzu, die sich aus der Wegnahme Libaus ergaben, im besonderen Ausbau und Sicherung des Hafens sowie des sich entwickelnden Transportverkehrs nach den ostpreußischen Häfen und Danzig.

Als Wichtigstes erschien dem Prinzen der Abschluß der Minenverseuchung. Bereits am 3. Mai, als das Vorgehen gegen Libau feindliche Gegenunternehmungen erwarten ließ, ordnete er das Auslegen der Minenfelder A und B an. Damals war aber Admiral Hopman durch die Vorbereitungen für die Libau-Unternehmung vollauf in Anspruch genommen, außerdem waren die Minen und die nötigen Gleisanlagen für „Lübeck", die ein Hilfsstreuminendampfer von Kiel nach Neufahrwasser brachte, infolge schlechten Wetters nicht rechtzeitig eingetroffen. Der Admiral beabsichtigte nämlich, nicht mehr die verhältnismäßig langsame und in der Bauart auffällige „Deutschland" so nahe am Feind als Minenträger zu verwenden, sondern die beiden schnellsten Kreuzer, „Augsburg" und „Lübeck", gegebenenfalls Torpedoboote. Freilich reichten die auf den Kreuzern unterzubringenden Minen, 100 auf S. M. S. „Augsburg", 50 auf S. M. S. „Lübeck", nur für e i n Sperrfeld aus, nicht für A und B zusammen. Kontreadmiral Hopman war überdies von der Zweckmäßigkeit der geplanten Verseuchung nicht überzeugt. Als der Prinz am 11. Mai auf seinen Plan zurückkam, machte er geltend, daß die Felder die eigenen U-Boote stark behindern würden, und schlug vor, zuerst die Eingänge zu den Alands-Inseln (Utö usw.) zu verseuchen. Der Oberbefehlshaber blieb bei seinem Befehl, weil ihm daran gelegen war, gerade „Rurik" und die Linienschiffe, welche die Schärenfahrwasser nicht benutzen konnten, von der offenen See fernzuhalten.

Kontreadmiral Hopman beschloß, zunächst das Minenfeld A südlich von Oleg-Bank zu legen. (Skizze 11 auf Seite 111.) Anschließend an das Minenwerfen sollte „U 4", Oberleutnant zur See Robert Bräutigam, zu einem Vorstoß in den Finnischen Meerbusen angesetzt werden. Am 12. abends verließ „Thetis", Fregattenkapitän Hildebrand, mit „G 135", auf dem der Chef der X. Flottille, Korvettenkapitän Wieting, eingeschifft war, und „U 4" Neufahrwasser, nahm auf Reede das U-Boot in Schlepp und trat bei gutem Wetter über Rixhöft den Marsch nach Norden an; Gotland blieb an Backbord. Der Admiral folgte mit den drei Panzerkreuzern, den beiden Minenkreuzern und der 20. Halbflottille 24 Stunden danach auf demselben Wege, die Boote der 19. Halbflottille schlossen später, von Memel und Libau kommend, heran. Als sich „Thetis" mit „U 4" im Schlepp am 14. mittags der Insel Bogskär näherte, wurde plötzlich Backbord voraus, dank der ruhigen See schon auf größere Entfernung, eine Torpedolauf-

bahn gesichtet. Fregattenkapitän Hildebrand ließ stoppen und die Fahrt aus dem Schiff bringen. Während noch „U 4" die Schleppleine loswarf, kam eine zweite Laufbahn in Sicht. Erst als beide Torpedos vorn vorbeigegangen waren, erlangte das Schiff Manövrierfreiheit und entfernte sich nun schleunigst nach Südosten, das Periskop unter Feuer nehmend. „G 135", welches vor dem Kreuzer gesichert hatte und ebenfalls von dem U-Boot mit einem Torpedo beschossen wurde, jagte es, mußte aber bald von ihm ablassen, um nicht das eigene U-Boot zu gefährden; „U 4" hatte nämlich nach dem Loswerfen getaucht. Auf den Gang der Unternehmung hatte der U-Bootsalarm keinen Einfluß, das Gros, welches um diese Zeit in Höhe der Irbenstraße stand, stoppte sogar, um an „S 130" und „S 126" Kohlen abzugeben. Nur verlegte der Admiral den Treffpunkt mit „Thetis", der nicht allzuweit von dem Ort des U-Bootsangriffs entfernt lag, um 10 sm nach Südosten.

Genau 3 Stunden später sichtete „G 135", welches jetzt mit „Thetis" von SO auf Bogskär zulief und bis auf 8 sm herangekommen war, abermals ein Periskop und eröffnete mit dem Backsgeschütz das Feuer. Trotzdem kam das U-Boot auf „Thetis" zum Schuß und konnte auch noch auf Tiefe gehen, bevor das Torpedoboot es rammte. S. M. S. „Thetis" drehte mit Hartruder ab, der Torpedo passierte wenige Meter hinter dem Heck. Einige Salven, die auch vom Kreuzer auf die Schußstelle gefeuert wurden, hatten offenbar keinen Erfolg. Es war die Frage, ob das U-Boot dasselbe war wie bei dem ersten Angriff. Da die Entfernung zwischen beiden Punkten nicht weniger als 15 sm betrug, neigte Fregattenkapitän Hildebrand zu der Ansicht, daß es sich um zwei Boote gehandelt habe, und daß bei dem wichtigen Ansteuerungspunkt Bogskär eine U-Linie ausgelegt sei; er verzichtete unter diesen Umständen darauf, zur genauen Ortsbestimmung näher an die Insel heranzugehen. Beide Angriffe sind von dem russischen U-Boot „Drakon" geführt worden. Wenn das Boot auch keinen Erfolg hatte, weil es aus zu großer Entfernung schoß, so meldete es doch richtig, daß sich ein Kreuzer der „Nymphe"-Klasse mit einem Torpedoboot und einem U-Boot im Anmarsch auf Utö befand. „Offenbar beabsichtigte der Feind, die dort zu Anker liegenden russischen Kreuzer zum Auslaufen zu veranlassen und so in eine Falle zu locken." (H. Graf.)

Nachdem „Thetis" noch einmal durch ein treibendes Faß, welches zuerst als ein Teil eines U-Bootes angesprochen wurde, zu Ausweichemanövern veranlaßt worden war, stand sie um 7 Uhr auf dem Sammelplatz. Die Vereinigung mit der Panzerkreuzergruppe gelang erst nach anderthalb Stunden, da der Regen neben der Dunkelheit die Sichtweite herabdrückte. Man hatte damit gerechnet, daß das Besteck des Gros nach

dem langen Anmarsch nicht genau war, deswegen war „Thetis" nach Bogskär vorausgeschickt worden. Jetzt meldete diese aber, ihr Besteck sei infolge der U-Boots-Angriffe ebenfalls nicht mehr einwandfrei. Das bedeutete die Unmöglichkeit, die Minen auf den richtigen Platz zu bringen. Die Sperrlegung auf die folgende Nacht zu verschieben, ging nicht an, weil „U 4" nicht benachrichtigt werden konnte. Admiral Hopman verzichtete auch darauf, seine Anwesenheit in den russischen Gewässern zur Erledigung anderer Aufgaben auszunutzen; denn „Augsburg" und „Lübeck" waren durch die Minen in ihrer Gefechtskraft beeinträchtigt, und auch die Wetteraussichten sprachen dagegen. Er hätte den Feind nicht überrascht, da dieser für den Morgen des 15. eine „Demonstration im Finnischen Meerbusen" erwartete. Das Einpeilen des deutschen Funkverkehrs, vielleicht auch die Entzifferung einiger Funksprüche hatte ihm das Nahen starker Kräfte, allerdings nicht das Ziel der Unternehmung angezeigt. Daß „Drakon" gerade bei Bogskär stand und dadurch die Minenlegung verhinderte, danken die Russen allem Anschein nach einem Zufall.

Auf dem Rückmarsch nahmen Wind und Regen zu, das Barometer fiel, die Wettermeldung vom Abend brachte eine Sturmwarnung. Bei Hellwerden (15. Mai) setzte das Unwetter ein; der Wind sprang von NO über SO auf SSW und erreichte schnell Stärke 9. Es stand bald eine grobe steile See, die den Schiffen und Booten schwer zu schaffen machte. Auf „S 130" wurde das vordere Torpedoausstoßrohr über Bord geschlagen, und um 9 Uhr verlor „Prinz Adalbert" einen Unteroffizier; vergebens wurde eine Stunde lang nach ihm gesucht. Die Lage der Kleinen Kreuzer mit ihrer Minenladung an Deck wurde trotz geringster Fahrt zuweilen kritisch, ihre Bewegungen waren so heftig, daß sich die seefest gezurrten Minen loszureißen drohten. Der Kommandant „Augsburg", Fregattenkapitän Horn, entschloß sich, die Minen entschärfen zu lassen, obwohl das Herausnehmen der empfindlichen Zünder bei überkommenden schweren Seen eine gefährliche Arbeit war; doch entledigte sich der Minen-Obermaschinistenmaat Prenzel mit Geschick seines Auftrages. Als der Wind nachmittags weiter auf NNW drehte und auf Stärke 7—8 herunterging, war es für die Ansteuerung von Rixhöft zu spät. Der Admiral wollte nicht das Gebiet der russischen Sperren, wo nach dem Sturm viele losgerissene Minen umhertrieben, bei Dunkelheit durchlaufen. Er nahm Kurs auf das Südende von Öland, wo er sich ein sicheres Besteck holte, und steuerte am 16. Mai morgens bei immer noch steifem SSW-Wind in die freie Rinne ein. Am frühen Nachmittag waren alle Streitkräfte in Neufahrwasser.

„U 4", Oberleutnant zur See Bräutigam, welches bei dem ersten U-Bootsangriff auf „Thetis" sich selbst überlassen worden war, hatte sein

Tauchmanöver noch nicht beendet, als es gleichfalls vom Feinde mit einem Torpedo bedacht wurde, der allerdings mit spitzem Scheidungswinkel hinter dem Heck durchging. Nach einer Stunde beobachtete der Kommandant durch das Sehrohr voraus eine Rauchwolke. „Bald deutlich größeres Fahrzeug ausgemacht. Angriff angesetzt. Nach 15 Minuten aufgegeben, da Fahrzeug mit Fahrtüberschuß verschwindet." Da eine Verwechslung mit „Thetis" nicht in Frage kommt, kann es nur „Drakon" gewesen sein, welches aufgetaucht war, die Petrolmotore angestellt hatte und nun mit Kurs auf Utö vor „U 4" herlief. Vergebens suchte Oberleutnant Bräutigam bis zum Abend nach dem feindlichen U-Boot.

Kaum hatte das Boot am 15. den Marsch nach dem befohlenen Operationsgebiet — zwischen Bengtskär und Dagö — angetreten, als auch hier im Norden das schlechte Wetter einsetzte. Das kleine, aus dem Jahre 1908 stammende Boot stampfte und schlingerte so stark, daß der Kommandant bei Bogskär warten mußte. Als er abends zum Laden auftauchte, konnte er nicht wagen, zur Luftzufuhr den Schornstein aufzurichten. Um Mitternacht versagte die Hauptlenzpumpe; das Boot fiel auf 50 m Tiefe und mußte mit Preßluft gehoben werden. Am folgenden Tage wurde die Turmverschalung eingeschlagen, mehrere Klappen der Decksbeplattung weggerissen oder verbogen, das FT-Netz gänzlich zerstört. Als es auch am 17. Mai vormittags noch mit Stärke 8 wehte, entschloß sich Oberleutnant zur See Bräutigam zur Heimkehr aus folgenden Gründen:

„Die lecke Maschinenbilge macht ein geregeltes Tiefensteuern unmöglich; da die hintere Hilfslenzpumpe seit gestern unbrauchbar, macht das Lenzen mit der vorderen Schwierigkeiten. Die Hauptlenzpumpe, deren Versagen am Tage vorher schon mehrmals das Boot auf zu große Tiefe hatte fallen lassen, versagt jetzt häufiger. Der vordere Sehrohrmotor versagt, sobald das Sehrohr einige Male bedient worden ist. Daher ist mit Sicherheit nur noch mit dem niedrigen Zentralsehrohr zu rechnen. Der Trinkwasservorrat wird knapp, da bei dem einen der beiden Behälter durch irgendeine Leckage Seewasser eingedrungen ist. Das Lager des Steuerbord-Doppeldynamos, das über Nacht ausgewechselt worden ist, erweist sich als unzuverlässig und wird leicht warm. Weitere Reservelager sind nicht vorhanden. Die vordere Hilfslenzpumpe, die nach Versagen der achteren und der Hauptlenzpumpe sehr oft angestellt werden mußte, beginnt in ihrer Wirkung nachzulassen. Es soll mit Bordmitteln versucht werden, die Pumpe klar zu halten. Der Aufenthalt auf 50 m Tiefe hat anscheinend den Druckkörper undicht gemacht, da vordere und achtere Bilge stark Wasser machen."

Versuche, mit Petrolmotor über Wasser zu marschieren, mußten aufgegeben werden, selbst bei geringster Fahrt kam so viel See über, daß das Turmluk nicht offen gefahren werden konnte. Gegen Abend wurde es ruhiger, „U 4" tauchte auf, und endlich konnte die Besatzung, die mit geringen Unterbrechungen über 3 Tage eingeschlossen gewesen war und dabei schweren Dienst getan hatte, Luft schöpfen. Nachdem noch die (Einkreisel-) Kompaßanlage versagt hatte, machte das U-Boot am 19. Mai vormittags in Danzig fest. Nach Erledigung der notwendigsten Reparaturen marschierte es am nächsten Morgen nach Kiel weiter, wo es nach vierwöchiger Instandsetzung zur U-Schule zurücktrat. Prinz Heinrich urteilte: „Es ist sehr anerkennenswert, daß der Kommandant trotz des sehr schlechten Wetters und schwerer Havarien versucht hat, seine Aufgabe durchzuführen."

Die Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee waren am 16. Mai kaum in Neufahrwasser eingelaufen, als aus Kiel der Befehl einging, die Unternehmung zu wiederholen, sobald das Wetter es erlaubte. Allein die Minen auf „Augsburg" und „Lübeck" hatten durch Seeschäden derart gelitten, daß ihre Überholung mindestens eine Woche dauern würde. Kontreadmiral Hopman hatte Zeit, dem Oberbefehlshaber seine Bedenken gegen die geplante Minenverseuchung schriftlich zu entwickeln: Unbedingt muß für U-Boote ein sicherer Weg offenbleiben, aber auch Überwasserstreitkräfte sollen in den Finnischen Meerbusen vorstoßen, unter anderem zur Verseuchung der Eingänge nach Lappwik, Hangö, Bengtskär usw. Die Felder A und B gefährden diese Pläne ernstlich, es sei denn, daß ihre navigatorische Lage ganz zuverlässig bestimmt wird. Der bisherige Ausgangspunkt für alle Unternehmungen, Bogskär, ist nunmehr unbrauchbar, den Russen scheint die Bedeutung, die er für uns hat, nicht verborgen geblieben zu sein; U-Boote verhinderten „Thetis", sich dort ein Besteck zu holen. Außer Bogskär ist nur noch Gotska Sandö geeignet, die Entfernung von da bis zur Oleg-Bank beträgt jedoch 100 sm und läßt keine größere Genauigkeit des Sperrlegens erwarten als ein astronomisches Besteck. Außerdem war Gotska Sandö schon im Vorjahre bei geringerer Rührigkeit der feindlichen U-Boote eine ihrer Wartestellungen. Die U-Bootsgefahr nötigt das Gros, von der Mündung des Meerbusens so weit abzubleiben, daß die besonders verletzlichen Minenkreuzer mehrere Stunden ohne nennenswerte Deckung sind; denn die Dunkelheit nimmt nur von 10 bis 1 Uhr schützenden Charakter an, also nur während je einer Stunde auf dem Hin- und Rückmarsch. Der Einsatz der Kreuzer ist nur zu rechtfertigen, wenn das Ziel ausschlaggebend wichtig ist und nicht auch anderswie erreicht werden kann. Weder die eine noch die andere Voraussetzung trifft zu. Die Felder werden gefunden und durch Schaffung einer Durchfahrt passierbar

gemacht werden, hindern also die russischen Linienschiffe nicht auf längere Zeit am Auslaufen. Eine Sperre bei Steinort wird bessere Wirkung zeitigen, sobald der Feind den Vorstoß vom 7. Mai wiederholt, sie gibt zugleich einen Schutz für Libau ab.

Prinz Heinrich hielt an seinem Standpunkt fest: Nach dem Auslegen der Felder A und B können U-Boote und Torpedoboote noch immer unter Dagö in den Golf hinein. Sollte einmal ein größerer Vorstoß unternommen werden, dann sind so starke Kräfte der Flotte beteiligt, daß die Überwindung der Minenzone verhältnismäßig geringe Mühe macht. Im übrigen wird der Mißerfolg bei der Ortsbestimmung ein einmaliger gewesen sein. Die Besteckkontrolle kann auch bei Einbruch der Dunkelheit oder bei Hellwerden an Bengtskär vorgenommen, die Minen brauchen nicht unbedingt während der Dunkelheit geworfen zu werden. Statt der wertvollen Kreuzer kann „Deutschland" fahren, was noch den Vorteil hat, daß beide Felder auf einer Unternehmung gelegt werden können. Räumversuche des Feindes sollen von den deutschen Kreuzern, die die Sperren wenn auch nicht ständig, so doch mit kurzen Pausen beobachten, verhindert werden. Eine Sperre bei Steinort wird selbst bei Einsatz aller verfügbaren Minen (450) nicht lang genug, um Libau unbedingt zu schützen, andererseits bringt sie durch abgerissene Minen große Nachteile für die eigenen Schiffe mit sich. „Der Finnische Meerbusen muß so mit Minen abgeschlossen werden, daß ein Versuch des Feindes, mit „Rurik" und den Linienschiffen vorzustoßen, das Risiko eines erheblichen Verlustes in sich schließt. Die Kreuzer und Minenschiffe behalten die Möglichkeit, aus Utö oder einer der westlichen Ausfahrten auszubrechen. Ihnen sind unsere Streitkräfte gewachsen. Zu unserer Entlastung sollen aber auch diese Eingänge verseucht werden."

Der Großadmiral schickte seinen Chef des Stabes, Kapitän zur See Heinrich, zu einer persönlichen Aussprache nach Danzig. In manchen Punkten ward eine Einigung erzielt; so wurde beschlossen, wieder den Hilfsstreuminendampfer „Deutschland" zu verwenden. Doch blieb Konteradmiral Hopman dabei, daß die Steinortsperre den Minenfeldern vorzuziehen sei. Für den geringen Wert der letzteren führte er noch folgende Gesichtspunkte ins Feld: Es ist nicht ausgeschlossen, daß der Feind nördlich der Oleg-Bank eine Durchfahrt besitzt. Sicher fahren seine Linienschiffe hinter Minensuchdivisionen. Das Legen der Sperre bleibt schwerlich unbemerkt, zum mindesten sieht der Feind die Rauchwolken des Minenlegers, sehr wahrscheinlich sind russische U-Boote und Torpedoboote in der Nähe. Räumarbeiten können von uns höchstens beobachtet, bei Gegenwirkung aber nicht verhindert werden. Uns werden die Minen eines Tages

im Wege sein, wenn es gilt, eine Gelegenheit zur Vernichtung feindlicher Streitkräfte auszunutzen. Die U-Boote brauchen über Dagerort viel Zeit, weil sie lange Strecken getaucht fahren müssen, und laufen Gefahr, auf Grund zu geraten; „U 26" hat mit den russischen Karten schlechte Erfahrungen gemacht. Am Abend des 21. Mai erging aus Kiel die endgültige Entscheidung, nachdem der Oberbefehlshaber sich die Gegengründe seines Unterführers hatte vortragen lassen. Feld A und B waren zu werfen. „Ich bin der Ansicht, daß die Minensperre vor dem Finnischen Meerbusen ein wertvolles Hindernis gegen russische Initiative sein wird und unsere Beobachtungsaufgabe wesentlich unterstützt, indem sie dem betreffenden Kreuzer als Schutz dient."

Der in Kiel liegende Dampfer „Deutschland" erhielt gleichzeitig Auslaufbefehl und ging noch am 21. in See. Ein Funkspruch aus Pillau, wonach die dortige Marine-Nachrichtenstelle eine halbe Stunde lang in NNW mehrere große Dampfer mit je zwei Gittermasten beobachtet hatte, veranlaßte den Kommandanten, Korvettenkapitän z. D. v. Rosenberg, die Minen zum Werfen als Zeitminen klarzumachen. Doch blieben weitere Meldungen aus, und unbehelligt machte das Schiff am 22. abends in Neufahrwasser fest. Dort wurde die Nachricht auf eine Täuschung infolge von Luftspiegelungen zurückgeführt. Denn man war durch die Flieger, die in den letzten Tagen von Libau aus regelmäßig aufgeklärt hatten, ziemlich gut über den Feind unterrichtet; er hielt sich innerhalb der eigenen Küstengewässer auf, was auch durch die Nachrichten bestätigt wurde, die vom Admiralstab eingingen. Am 20. Mai war einmal eine Flottille russischer Torpedoboote in der Abenddämmerung bis Steinort vorgestoßen; sonst hatten sich nur U-Boote gezeigt[1]).

Wie bei der ersten Unternehmung wurden alle Kreuzer und Torpedoboote zur Deckung des Minenlegens herangezogen; nur S. M. S. „Thetis" hatte am 19. Mai früh zu Reparaturen an der Hauptdampfrohrleitung nach Kiel entlassen werden müssen. Es traf sich günstig, daß gleichzeitig ein Unterseeboot nach dem Finnischen Meerbusen in See ging. Prinz Heinrich hatte im Großen Hauptquartier für eine Fernunternehmung ein U-Boot beantragt, wenn möglich „U 26" mit seinem ortskundigen und erfolgreichen Kommandanten Kapitänleutnant Frhr. v. Berckheim; die Dringlichkeit war anerkannt worden. „U 26" verließ am 16. Mai Emden, wo es mit Übungen und Vorbereitungen für die Teilnahme am U-Bootskrieg beschäftigt gewesen war, und trat nach kurzem Aufenthalt in Kiel und Danzig am 21. Mai morgens den Vormarsch an. Der Oberbefehls-

[1]) Siehe Kapitel 5.

haber gab für die Unternehmung 360 Minen frei; 214 hatte „Deutschland" bereits an Bord, der Rest sollte dem Danziger Lager entnommen werden. Kontreadmiral Hopman sah jedoch davon ab, die volle Zahl mitzunehmen, einmal, um nicht Zeit zu verlieren, vor allem aber weil das Unterseeboot nur von dem einen, bei Oleg-Bank zu legenden Minenfeld Kenntnis hatte und für die Gewässer östlich 22° 15′ O, also auch für den Platz des Feldes B Bewegungsfreiheit besaß. Es war nicht sicher, ob man mit dem Boot Funkverbindung bekommen würde.

Am 23. Mai nachmittags verließen die drei Panzerkreuzer mit „Deutschland" und der 20. Halbflottille die Weichsel und gewannen über Rixhöft die offene See. Wie gewöhnlich begegnete man treibenden russischen Minen, die abgeschossen wurden. In der Nacht gelang es, mit „U 26" auf damals beachtliche Entfernung (240 sm) Funksprüche zu wechseln; das U-Boot meldete von seinem Standort südlich Bogskär große Sichtigkeit, sonst nichts von Belang. Planmäßig stießen die Kleinen Kreuzer und die 19. Halbflottille, von Memel und Libau kommend, zum Verband und wurden als Marschsicherung eingestellt, „Augsburg" recht voraus vom Flaggschiff, „Lübeck" vier Strich an Steuerbord, beide in Scheinwerferreichweite. Der Kurs führte mitten zwischen Gotland und Kurland durch. Unbeabsichtigt bekam S. M. S. „Lübeck" am Nachmittag aus dem Krähennest den Leuchtturm von Filsand in Sicht, sie staffelte, möglichst rauchlos fahrend, an die Marschkolonne heran. Der Admiral hatte gehofft, bei dem guten Wetter mit dem gekoppelten und durch astronomische Beobachtung verbesserten Besteck auszukommen. Aber die verschwommene und durch Spiegelung gehobene Kimm schloß sichere Höhenmessungen aus, die Mittagsbestecke der Schiffe lagen 3 bis 5 sm auseinander. Deshalb wurde „Augsburg" zur Kontrolle nach Bogskär entsandt; sie ging mit hoher Fahrt bis auf 4 sm an die Insel heran, von feindlichen Unterseebooten, mit denen man gerechnet hatte, war nichts zu merken.

Nach ihrer Rückkehr wurde der Hilfsstreuminendampfer zur Erledigung seiner Aufgabe entlassen. „Augsburg" und „Lübeck" nahmen Sicherungsstellungen östlich und westlich von ihm ein, jedes der drei Schiffe bekam eine Torpedobootsrotte mit. Das Gros folgte zunächst der „Deutschland" und stand dann nach Südwesten ab. 11 Uhr abends fiel planmäßig die erste Mine an der Südwestecke des Sperrfeldes A, nach einer Stunde waren alle 214 geworfen; Tiefeneinstellung 5 m, Minenabstände durchschnittlich 120 m. Korvettenkapitän v. Rosenberg konnte nachher melden, daß die Grenzen des Feldes auf 1 sm genau eingehalten waren. Die Nacht war so klar und hell, daß „Lübeck" um Mitternacht auf 14 sm den Leuchtturm von Utö ausmachte; dennoch wurde vom Feinde

Textskizze 11.

Minenunternehmung nach dem Finnischen Meerbusen am 24. Mai 1915.

nichts gesichtet. Als „Deutschland" befehlsgemäß durch Funkspruch die Erledigung der Aufgabe meldete, gingen die vorgeschobenen Streitkräfte auf den Sammelplatz, Dagerort in OSO 30 sm ab, und vereinigten sich gegen 2,30 Uhr mit den Panzerkreuzern. In den bisher vorliegenden russischen Darstellungen finden sich keinerlei Anzeichen dafür, daß das

Minenlegen bemerkt worden ist. Die Gefahr des Einpeilens von Funksprüchen wurde damals noch nicht berücksichtigt. Nur war Einschränkung im Gebrauch der Funkentelegraphie, besonders während des Vormarsches, angeordnet, um nicht durch das plötzliche Anwachsen des FT-Verkehrs die Aufmerksamkeit des Gegners zu erregen.

Den Rückmarsch benutzte Kontreadmiral Hopman, um die Anwesenheit der Streitkräfte in der nördlichen Ostsee, die doch bald zur Kenntnis des Feindes kommen würde, als einen gewöhnlichen Aufklärungsvorstoß hinzustellen. Kommodore v. Karpf wurde um 4,30 Uhr mit den Kleinen Kreuzern und der 20. Halbflottille nach Dagerort detachiert und dampfte mit nördlichen Kursen an der Halbinsel vorbei. Die Panzerkreuzergruppe näherte sich der schwedischen Insel Farö bis auf 18 sm und steuerte dann ebenfalls eine Zeitlang Nordkurs. Um 10,30 Uhr vormittags hatte sie sich wieder weit genug entfernt, um unbeobachtet die Heimreise fortsetzen zu können. „S 141" wurde nach Rixhöft vorausgeschickt, um ein Besteck zu holen und dann als Markboot die Einfahrt zur minenfreien Rinne zu besetzen; das Einhalten des abgesuchten Weges war angesichts der zahlreichen, in ihrer Lage noch nicht genau bestimmten feindlichen Sperren zu wichtig. In dieser Nacht war die Vorsicht überflüssig, das Flaggschiff bekam das Feuer von Rixhöft, welches auf Anforderung von „S 141" für zwei Stunden gezeigt wurde, bereits auf eine Entfernung von über 60 sm in Sicht. Am 26. vormittags liefen die Schiffe in Neufahrwasser ein, „Augsburg" und „Lübeck" waren schon am Abend vorher nach Libau bzw. Memel zurückgekehrt. Das Ziel, dem feindlichen Gros die Ausfahrt aus dem Finnischen Meerbusen zu verblocken, galt auch ohne das Feld B als erreicht.

„U 26" war in der Nacht vom 21./22. bei Gotland einem feindlichen U-Boot begegnet, ohne zum Angriff zu kommen, hatte dann Utö und Bengtskär angesteuert und dort wegen der außerordentlichen Sichtigkeit kehrtgemacht. (Textskizze 11.) Selbst für das U-Boot mit seiner geringen Augeshöhe waren die Leuchttürme von Utö, Bengtskär und Dagerort gleichzeitig sichtbar, nach Sonnenuntergang wurde es kaum besser, dazu spiegelglatte See; im Meerbusen würde es unmöglich sein, ungesehen die Batterie aufzuladen. Außer einem nach Utö laufenden Zerstörer, an den es nicht herankam, sichtete es nur innerhalb der Schären vereinzelte Rauchsäulen. Als nach zwei Tagen, am Abend des 24. Mai, Wind aufkam, und die Bewölkung zunahm, beschloß der Kommandant durchzubrechen. (Karte 3.) Die Türme von Bengtskär und Russarö wiesen ihm den Weg nördlich um die „Mischke-Sperre" herum, an der Russarö-Sperre entlang

nach Südosten[1]). Von Odensholm an getaucht fahrend, stand das Boot am 25. mittags vor der Westeinfahrt nach Reval. Stadt und Hafenanlagen waren gut zu sehen, Schiffe nirgends zu entdecken. An der Nordseite des Golfes, die es am Nachmittag erkundete, begegnete es nur einer Halbflottille von Hilfsminensuchbooten.

Am 27. Mai sah Kapitänleutnant Frhr. v. Berckheim nach Baltischport hinein — es lagen einige kleine Dampfer im Hafen — und besetzte dann wieder die Stellung vor Reval. Gegen Mittag lief eine Suchdivision ein; nach ihren Kursen befand sich die Durchfahrtslücke der Hafensperre auf der Seite der Insel Nargön; doch war die Entfernung für genaue Peilungen zu groß. Bald darauf passierte außer Schußweite ein U-Boot, das Brückenkleid aufgetakelt, die FT-Masten aufgerichtet, anscheinend ein englisches; sein sorgloses Fahren bewies, daß „U 26" noch nicht bemerkt worden war. Der Kommandant konnte hoffen, daß auch andere Kriegsschiffe diesen Weg nehmen würden, und ließ deshalb Dampfer und Torpedoboote, die öfters gesichtet wurden, laufen. Tag für Tag lauerte er 8 Stunden vor der Surop-Straße; 12 Stunden wurden für Hin- und Rückmarsch zu einem Aufladeplatz gebraucht. Obwohl das Boot mit geringster Fahrt marschierte, genügten die Stunden der Dämmerung meistens nicht, um die Batterie, von deren Gesamtinhalt von 9000 Amp. täglich etwa 4000 Amp. verbraucht wurden, wieder voll aufzuladen. Nach der Ostseite von Nargön vorzudringen, war zu gewagt; ein kurzer Vorstoß versprach keinen Erfolg, nicht ein einziges Mal waren Rauchwolken zu sehen gewesen, längeres Kreuzen führte mit Wahrscheinlichkeit zur vorzeitigen Entdeckung und Vernichtung des Unterseebootes. Als am 30. die Sichtigkeit abnahm, ging „U 26" näher an die Sperre heran und konnte nun die Einzelheiten des Wach- und Lotsendienstes ergründen. Der 31. Mai und 1. Juni brachten ungünstigeres Wetter, erst Nebel, dann Weststurm mit schwerer See.

Am Abend des 1. Juni beschloß der Kommandant unter Verzicht auf wertvollere Beute in den drei Tagen, die ihm noch zur Verfügung standen, eins der an der Südküste verkehrenden Hilfsschiffe zu vernichten. Auf einen großen Dampfer, dem er am 2. begegnete, ließ ihn die grobe See nicht zum Angriff kommen, am nächsten Tage kamen nur ein paar Hafendampfer vorüber. Der 4. Juni brachte dann dem Boot bei ruhigem, klarem Wetter den verdienten Erfolg. Nachdem ein Torpedoboot in zu großem Abstand vorbeigelaufen war, sichtete es in seiner Wartestellung

[1]) Die Vermutung, daß sich bei Russarö eine große russische Minensperre befände, erwies sich später als ein Irrtum.

halbwegs zwischen Packerort und Odensholm um 7,50 Uhr vormittags ein größeres, von Osten sich näherndes Schiff. Es fuhr ohne Geleitfahrzeuge, hielt sich dafür dicht unter Land; bald war es als ein Minenschiff der „Amur"-Klasse auszumachen. Unbemerkt kam „U 26" zum Bug-Angriff heran, und auf 600 m fiel um 8,27 Uhr der Schuß. Das Schiff wurde mittschiffs getroffen, legte sich sogleich nach Steuerbord über und versank nach 3 Minuten. Es war der Minenleger „Jenissei", der sich auf dem Marsche nach dem Moonsund befand. Über 200 Mann fanden den Tod in den Wellen, nur 21 wurden von einem herbeieilenden Torpedoboot gerettet[1]).

Russisches Minenschiff „Jenissei" (1906).

Länge	91 m
Wasserverdrängung	3000 t
Geschwindigkeit	17 sm
Bewaffnung	5-12 cm
Besatzung	etwa 250

Kapitänleutnant Frhr. v. Berckheim machte sich auf den Heimweg, auf einen weiteren Erfolg konnte er in diesem Seegebiet nicht hoffen. Als er abends auftauchte, stand er südlich von Bengtskär, bald nach Mitternacht hatte er die Minenfelder hinter sich. In Höhe von Dagerort kam weit an Backbord ein feindliches U-Boot in Sicht, welches aber abdrehte, also „U 26" bemerkt hatte. Nach dem Passieren von Farö veranlaßten verdächtige Rauchwolken den Kommandanten, nach SO abzuschwenken, beim Näherkommen erkannte er einen Verband deutscher Kreuzer und Torpedoboote. Er ging bei S. M. S. „Thetis" längsseit, ergänzte Proviant und ließ durch den Kreuzer die Meldung von der Vernichtung des russischen Minenschiffes abgeben. Am 7. Juni machte „U 26" wohlbehalten in der Kaiserlichen Werft Kiel fest. Das Boot legte über Wasser 1840 sm, getaucht 680 sm zurück und war 22 Tage unterwegs. Dabei waren keine ernsteren Störungen vorgekommen, notwendige Reparaturen glatt erledigt worden. Mit Stolz wies der Kommandant am Schlusse seines Kriegstagebuches auf diese ausgezeichnete Leistung des unter Leitung von Marine-Oberingenieur Karl Schroeder stehenden Maschinenpersonals hin.

Der Erfolg der Unternehmung war bedeutend. Der Feind hatte nicht bloß ein wertvolles Schiff eingebüßt, sondern wurde ohne Zweifel dadurch zu noch größerer Zurückhaltung getrieben. Heute finden wir bestätigt, daß das Wiederaufleben der U-Bootsgefahr im Finnischen Meerbusen — seit der Versenkung der „Pallada" war kein Boot mehr so weit eingedrungen — umfangreiche Vorsichtsmaßnahmen des russischen Flottenchefs zur Folge

[1]) Nach H. Graf, der auch sonst noch Einzelheiten zu berichten weiß.

hatte. Die Erregung stieg, als am folgenden Tage ein Torpedoboot innerhalb der Zentralposition ein U-Boot entdeckt haben wollte, ganz in der Nähe der Großkampfschiffe, die dort gerade Schießübungen abhielten. Die Schiffe wurden eiligst nach Helsingfors zurückgezogen, und sämtliche Torpedoboote zur U-Bootsjagd aufgeboten. (H. Graf.) Abgesehen von der Wirkung beim Gegner erbrachte die längere Zeit durchgeführte Beobachtung des Verkehrs in der Einfahrt nach Reval wichtige Erfahrungen, die späteren U-Boots-Unternehmungen zur Grundlage dienen konnten. Fürs erste riet allerdings der Kommandant von einer Wiederholung des Vorstoßes ab. In Anbetracht der zu erwartenden Verschärfung der Bewachung bezeichnete er ein längeres Verweilen im Meerbusen als ausgeschlossen.

Kapitel 5.

Der Ausbau von Libau. Nebenaufgaben im Dienste der Armee. Das Minensuchen.

Inzwischen hatte die Säuberung des Libauer Hafens gute Fortschritte gemacht. Am 12. Mai, einen Tag nachdem Kontreadmiral Hopman mit den Schiffen die Reede verlassen hatte, traf der zum Hafenkapitän ernannte Kapitän zur See z. D. Kutscher in Libau ein und übernahm die Geschäfte von Korvettenkapitän Hillebrand. Der erste Teil der Aufgaben (Seite 97) war bereits gelöst: Am 11. Mai morgens wurde der Armeebefehlshaber benachrichtigt, daß Fahrzeuge bis zu 4 m Tiefgang durch die Nordeinfahrt in den Hafen einlaufen könnten. Die Dampfer müßten die zu steuernden Kurse in Memel vom Kommandanten S. M. S. „Beowulf" erfragen. Sicherheit gegen Unterseeboots- und Minengefahr könne allerdings nicht zugesagt werden.

Der Transportverkehr entwickelte sich erst allmählich, zunächst standen nur drei kleine Dampfer, „Mottlau", „Hindenburg" und „Breslau", zur Verfügung. Für die Beförderung von Personen und Eilgütern wurde in den ersten Tagen mit Torpedobooten und Vorpostenbooten ein Pendelverkehr zwischen Memel und Libau unterhalten. Um den 20. Mai kamen, durch den Sturm mehrere Tage zurückgehalten, fünf Danziger Schiffe hinzu, die von der Armee durch Vermittlung der Seetransportabteilung des Reichs-Marine-Amts gemietet waren. Schließlich waren ein Dutzend kleinere Dampfer und eine Reihe von Seeschleppern mit Prähmen im Verkehr nach Libau beschäftigt. Sie versorgten die Truppen mit Proviant, Munition und sonstigem Nachschub, brachten aus Königsberg Geschütze, ferner Material zur Instandsetzung der Hafeneinrichtungen und der Eisenbahn und luden als Rückfracht die vorgefundenen Güter, die in der Heimat begehrt waren. Eine vom Gouvernement eingesetzte Beutekommission stellte beträchtliche Vorräte an Gerbstoff, Spiritus, Ölkuchen, Sämereien, Holz, Wolle, Fellen und Düngemitteln fest. In der Werft lagerten nicht unerhebliche Bestände an Benzin, Öl, Kupfer, Messing, Zink und Gummi. Gerade solche Materialien wurden schon damals für die Kriegswirtschaft stark gesucht.

Um die Ladefähigkeit der Dampfer voll ausnutzen zu können, und um

Kreuzern das Einlaufen in den Vorhafen zu ermöglichen, galt es, die Lücke in der Nordeinfahrt und die minenfreien Fahrstraßen außerhalb wie innerhalb der Molen zu vertiefen und zu verbreitern. (Skizze 9 auf Seite 68.) Die im Kriegshafenkanal versenkten Hindernisse mußten des näheren untersucht und beseitigt, die im Außenfahrwasser zu Anker liegenden Markboote wegen der U-Bootsgefahr durch Bojen ersetzt werden. Vorbedingung dafür war die Inbetriebnahme der russischen Hafenfahrzeuge, die Sicherstellung der Bedürfnisse des Arbeitskommandos und die Einrichtung der Funk- und Signalstation. Nebenher lief die Bergung des auf Mine gelaufenen Torpedoboots „V 107". Ein aus Danzig herbeigerufener Taucher und zwei kleine russische Pumpendampfer nahmen die Arbeit auf, erwiesen sich aber als zu schwach. Als der Bergungsdampfer der Werft Danzig, der sich unglücklicherweise gerade in Swinemünde befand, in Libau eintraf, setzte gleich jener Sturm ein, der auch den Seestreitkräften zu schaffen gemacht hatte, und beschädigte den Bootskörper von „V 107" derartig, daß die Arbeiten aufgegeben werden mußten. Man mußte sich damit begnügen, ein Geschütz, die Torpedorohre und sonst wertvolles Material an Land zu bringen.

Zur Bewältigung aller dieser Aufgaben standen zunächst nur die Kompagnie Weyer und die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser zur Verfügung, dann schickte Kontreadmiral Hopman noch die Hälfte der Hilfsminensuchdivision Swinemünde. Die sechs Motorboote verließen am 15. Mai früh ihr Mutterschiff, das wegen der U-Boote in Neufahrwasser blieb, und marschierte unter dem Befehl des Divisionschefs, Kapitänleutnants Altvater, nach Pillau, über Königsberg weiter nach Labiau und am 17. trotz hoher See über das Kurische Haff nach Memel. Tags darauf langten sie wohlbehalten in Libau an. Von der Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser blieben für die Arbeit im Hafen gewöhnlich nur wenige Boote übrig. Mindestens zwei waren auf Vorposten, andere wurden im Pendelverkehr nach Memel verwandt. Im Zusammenhang mit dem Plane, bei Steinort eine Minensperre zu legen, suchte die Division in der Nacht vom 18./19. einen Weg von Libau nach Steinort, von da 10 sm weit nach NW ab, „V 108" deckte die Boote. Kapitänleutnant Weidgen fand keine Minen, die Forderung, die Fahrt möglichst ungesehen vom Feinde auszuführen, schien erfüllt zu sein. Freilich standen nur bis Steinort deutsche Posten, und selbst von den südlicher gelegenen Ortschaften aus konnten bei der dünnen Besetzung des Landes leicht Nachrichten an den Feind gelangen.

Nichtsdestoweniger war der Hafenkapitän am 20. Mai in der Lage, manches Erfreuliche zu berichten. Die Durchfahrtslücke in der Nordeinfahrt

war jetzt 70 m breit und 7 m tief. Ein versenkter Prahm und das Wrack von „V 107" zwangen größere Schiffe zu einem schwierigen Drehmanöver, sie mußten noch weggesprengt werden. Die Hilfsminensuchdivision Swinemünde war dabei, das 600 m breite Fahrwasser im Vorhafen auf 6,5 m Tiefe abzusuchen. Fanden sich keine schweren Hindernisse, so konnten in zwei Tagen Kleine Kreuzer einlaufen, für das Flugzeugmutterschiff „Glyndwr", dessen Hilfsmittel für die Flugstation dringend gebraucht wurden, genügte die Wassertiefe schon jetzt. Ein Greifbagger war aus Pillau eingetroffen; der in Danzig bestellte Saugbagger war noch unterwegs. Auch Spreng- und Tauchergerät sowie Spezialpersonal war aus der Heimat angefordert. Alles war vorbereitet, um die Einfahrt im Falle einer plötzlichen Räumung wieder zu sperren, es war nur zu entscheiden, ob dies allein mit Minen oder auch durch Versenken von Schiffen geschehen sollte. Die Bezeichnung des Außenfahrwassers mit Bojen war beendet, der Lotsen- und Bewachungsdienst eingerichtet. Der Signalstation, die auf dem Admiralstabsgebäude im Kriegshafen eingerichtet war, fehlte nur noch ein Scheinwerfer. Die Aufstellung der Geschütze von „V 107" und „S 128" am Fuße der Nordmole war in Vorbereitung, von der Armee waren Feldbefestigungen angelegt und einige alte Geschütze in Stellung gebracht. Die Sicherung nach See zu beschränkte sich auf den von Hilfsminensuchbooten versehenen Vorpostendienst und auf Flugzeugstreifen. Schon am 13. Mai waren zwei Flugzeuge von „Answald" auf dem Luftwege aus Memel eingetroffen, während das erforderliche Personal und Material gleichzeitig durch ein Torpedoboot überführt wurde, am 18. folgten zwei Flugzeuge von „Glyndwr". Die Flieger hatten sich in den russischen Flugzeugschuppen eingerichtet. Während die Vorpostenboote in unmittelbarer Nähe des Hafens blieben, führten die Aufklärungsflüge etwa 50 sm weit auf See hinaus.

Der wirksamste Schutz der Stadt lag in den Seestreitkräften, die in den russischen Gewässern weit im Norden operierten. Als in diesen Vorstößen eine Pause eintrat, entsandte Admiral Hopman den 2. Admiral mit „Augsburg", „Lübeck" und der 19. Halbflottille nach Memel mit dem Befehl, von dort aus Libau zu sichern. S. M. S. „Augsburg" machte am 19. abends längsseit S. M. S. „Beowulf" fest, Kapitän zur See Ebert und Kapitänleutnant Weidgen, der hierzu von Libau herübergekommen war, unterrichteten den Kommodore über die Lage. Für den 20. Mai wurde ein Vorstoß der „Lübeck" mit zwei Torpedobooten über Östergarn nach Farö vorgesehen, um 8 Uhr ging Fregattenkapitän Halm in See. Kommodore v. Karpf begab sich auf „Augsburg", begleitet von den übrigen drei Booten, nach Libau. Längs der ganzen Küste wurden Fischerfahrzeuge angetroffen, die dem Anschein nach harmlos ihrem Gewerbe nachgingen; zur Vorsicht hatte man sich aber doch einige Minensuchboote nach Bernaten-

Riff bestellt, um in dem zum Legen von Minen einladenden betonnten Fahrwasser vor Überraschungen geschützt zu sein. Während „Augsburg" vor der Nordeinfahrt ankerte, fuhr der 2. Admiral auf dem Flottillenboot „G 135" in den Hafen hinein, um sich von dem Fortgang der Arbeiten zu überzeugen und mit dem Gouverneur Verbindung aufzunehmen.

S. M. S. „Augsburg" war noch nicht lange nach Memel zurückgekehrt, als 10,15 Uhr abends aus Libau die Meldung eintraf, Flugzeug 92, Bootsmannsmaat Tille und Maschinistenmaat Stöckler, habe bei Steinort 13 Fahrzeuge gesichtet, die gefeuert hätten. Eine telephonische Nachfrage bei der Flugstation zeitigte keine genaueren Angaben, der Beobachter hatte in der einsetzenden Dämmerung die Typen nicht mehr ausmachen können. Kommodore v. Karpf vermutete, daß es sich um Torpedoboote handelte, die sich höchstwahrscheinlich noch während der Dunkelheit wieder in den Rigaschen Meerbusen zurückziehen würden. Mit „Augsburg" die Verfolgung aufzunehmen, hatte daher keinen Zweck, aber „Lübeck" konnte nach Lyserort geschickt werden. Weder sie, die um 2,30 Uhr (21. V.) bei den Bänken vor der Irbenstraße anlangte, noch „V 108", welches von Libau aus vorstieß und um 12,30 Uhr bei Steinort stand, sichtete etwas Verdächtiges, unverrichteter Dinge kehrten sie nach Memel bzw. Libau zurück. Auch das Flugzeug, welches in der Frühe bis Lyserort aufklärte, brachte keinerlei Beobachtungen heim. Vielleicht beruhte die Meldung vom vergangenen Abend auf einer Verwechslung mit Fischerbooten? Für alle Fälle wurde beschlossen, den Steinort-Weg nachzuprüfen, der 2. Admiral wollte selbst mit „Augsburg" nach Libau gehen und die Sicherung der Minensucher übernehmen. Als er am Nachmittag dort eintraf, war kein Zweifel mehr möglich, daß wirklich der Feind dagewesen war. Die Vorpostenboote hatten Geschützfeuer gehört, und auch von dem bei Steinort eingerichteten Armeeposten war eine Meldung eingegangen; die Beschießung war ohne jede Wirkung geblieben. Bei Dunkelwerden machten sich fünf Boote der Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser auf den Weg, „Augsburg" folgte mit zwei Torpedobooten als U-Bootssicherung; das Flottillenboot und „V 108" bildeten 5 sm vor den Minensuchern eine Aufklärungslinie. Minen wurden nicht gefunden. Von russischer Seite liegt nur eine dürftige Nachricht über diesen Torpedobootsvorstoß vor. Danach war die Aufgabe: Aufklärung gegen eine bei Steinort vermutete Sperre (Vorpostenlinie?) und Beschießung von dem Vernehmen nach dort aufgestellten Geschützen und Scheinwerfern. Die Flottillen kehrten unverzüglich in den Rigaschen Meerbusen zurück[1]).

Die Fortschritte, die das Absuchen des Außenhafens dank des guten

[1]) Ju. Schelting, „Die Tätigkeit der Seestreitkräfte im Rigaschen Meerbusen 1914—1916" im Morskoj Sbornik, 1926, Heft 3.

Wetters machte, ermöglichten mittlerweile die Überführung von S. M. S. „Beowulf" nach Libau. Ein feindliches U-Boot („Akula"?) verlegte ihm am 21. Mai nachmittags bei Pappensee den Weg. „Beowulf" drehte auf den Gegner zu, der Torpedo ging hinten vorbei. Vergeblich wurde die Schußstelle abgesucht; der kurze, Schaumköpfe tragende Seegang verwischte rasch jede Spur, und die Sonne blendete. Das Schiff befand sich im Drehen, um den alten Kurs wieder aufzunehmen, als eine zweite Laufbahn gesichtet wurde. Dieser Torpedo ging nur wenige Meter vor dem Bug durch. Abermals drehte Kapitän zur See Ebert zum Angriff auf. Mehrere Geschützführer glaubten das U-Boot entdeckt zu haben und eröffneten das Feuer, mußten es aber wieder einstellen, da man in der Schußrichtung Fischerboote entdeckte. Es entstand die Frage, ob sie etwa mit dem U-Boot zusammenarbeiteten, ihm vielleicht die Annäherung eines Schiffes signalisierten? Der Kommandant konnte sich jetzt nicht damit aufhalten, sie zu untersuchen. Um 7,30 Uhr stand S. M. S. „Beowulf" vor der Nordeinfahrt und lief mit Unterstützung eines Schleppers ein. Das erste größere Kriegsschiff ankerte in Libau!

Als der 2. Admiral am 22. Mai morgens in Memel noch keine Befehle für die in Aussicht stehende Minenunternehmung vorfand, schickte er S. M. S. „Lübeck" nach Libau, um auch mit diesem verhältnismäßig langen Schiff das Einlaufen durch die Nordeinfahrt zu erproben. Das Manöver gelang ohne Schwierigkeit. Der Kreuzer überbrachte zugleich dem Kommandanten S. M. S. „Beowulf" den Auftrag, die örtliche Sicherung von Libau zu übernehmen. Zwei Boote der Hilfminensuchdivision Neufahrwasser sollten wie bisher 6 sm nördlich des Hafens auf Vorposten liegen, das Hauptgewicht legte der Kommodore auf die Morgen- und Abendaufklärung durch Flugzeuge.

Was diese junge Waffe zu leisten vermochte, sollte gerade an diesem Morgen wieder einmal offenbar werden. Flugzeug 216, Oberleutnant zur See Joachim v. Roques und Maschinistenmaat Stöckler, war gegen 6 Uhr, nachdem es bei Östergarn „U 26" gesichtet, bei ihm eine Zwischenlandung vorgenommen und von der Anwesenheit eines feindlichen U-Bootes erfahren hatte (Seite 112), 15 sm südlich davon auf „Akula" gestoßen. Das Flugzeug warf aus 150 m Höhe vier Bomben und hoffte getroffen zu haben, da im Wasser nur drei Aufschläge zu sehen waren. Das U-Boot, welches etwas nach Steuerbord krängte, ging zurück und stoppte, nahm dann aber wieder Fahrt auf und ist unbeschädigt in die Heimat gekommen. Oberleutnant v. Roques flog nach Libau, nahm Brennstoff und startete wieder zur Verfolgung des Gegners (Karte 1). »Wenn das U-Boot mit Kurs ONO und 12 sm Fahrt weiterfuhr, mußte

es zwischen 12 und 1 Uhr bei Lyserort stehen. Ich steuerte daher Nord bis zur Höhe von Lyserort, ging dann mit WSW-Kurs auf Gotland zu; von dort wurde NNO zurückgesteuert, da das Boot möglicherweise nach Norden ausgebogen war.« Um 12 Uhr Zwischenlandung wegen einer Motorstörung. »12,45 Uhr Start mit Kurs Ost nach der Einfahrt des Rigaischen Meerbusens. Beim Michailowsk-Leuchtturm (Pissen) konnte das U-Boot nicht vor 2 Uhr stehen. 2,30 Uhr Landung 10 sm nördlich dieses Punktes, um die Durchfahrt des Bootes zu erwarten. Da bis 3,50 Uhr nichts gesehen und gehört wurde, startete ich zum Rückflug. Windau wurde genau eingesehen, da das Boot sich dorthin zurückgezogen haben konnte. Der Hafen war jedoch vollständig leer. Rückflug längs der Küste. Landung 5,20 Uhr nachmittags im Hafen von Libau. Gesamtflugzeit 5½ Stunden, am Morgen 4¼ Stunden.« Flugzeug 92, Vizefeuerwerker d. Res. Tille und Kriegsfreiwilliger Reiß, beteiligte sich an der Jagd, flog Zickzackkurse zwischen Ösel und dem Festland bis an Runö heran, von wo die ganze Fläche des Meerbusens zu übersehen war, in gleicher Weise zurück nach der Irbenstraße und noch halbwegs nach Gotska Sandö hinaus. Um 4,30 Uhr ging es glatt im Libauer Hafen nieder. Außer einem segelnden Leichter kam kein Fahrzeug in Sicht, die Häfen von Groß-Irben (östlich Pissen), Windau und Pawlowsk (5 sm nordöstlich Steinort) waren leer. Die Flieger fanden das U-Boot nicht, brachten aber wertvolle Erkundungen mit und erzielten außerordentliche Flugleistungen. „216" war 10 Stunden in der Luft, und der Führer von „92" hatte durch starkes Drosseln des Motors erreicht, daß er mit dem für sechs Stunden bemessenen Brennstoff volle sieben Stunden ohne Unterbrechung fliegen konnte. Das Verdienst der Flieger und Beobachter war dadurch nicht geringer, daß ruhiges und klares Wetter herrschte.

Gleichzeitig mit „Beowulf" wurde „UA", Oberleutnant zur See Wilhelms, nach Libau verlegt. Als es am Abend des 21. Danzig verließ, kam gerade die Nachricht von dem U-Bootsangriff auf „Beowulf". Es wartete daher bei Brüsterort die Morgendämmerung ab und marschierte dann unter Wasser weiter. Nach Meldung in Memel wurde die Fahrt gleich abends fortgesetzt, so daß das Boot auch die Gegend von Pappensee bei Hellwerden passierte. Der Gegner zeigte sich nicht. Zugunsten einer Beschleunigung der Such- und Räumarbeiten wurde jetzt auch der Rest der Hilfsminensuchdivision Swinemünde zur Verfügung gestellt. „Indianola" und „Inkula" verließen am 22. abends Neufahrwasser und erreichten, von 2 Vorpostenbooten begleitet, ohne Störungen die Reede von Libau. Nach Aussetzen der Motorsuchboote und Abgabe des für den Hafenkapitän bestimmten Materials kehrten sie nach Neufahrwasser zurück,

ohne einen bei Pappensee von „E 9" auf sie gefeuerten Torpedo zu bemerken.

Das Wetter blieb günstig, und so kamen die Arbeiten gut vorwärts. (Skizze 9 auf Seite 68.) Der ganze Vorhafen wurde abgesucht und, so gut es ging, ausgelotet. Minen fanden sich nur in geringer Zahl. Auch die Mitteleinfahrt wurde jetzt untersucht, weil nach den Karten nur sie eine gebaggerte Zufahrtsrinne besaß, die Schiffen größten Tiefganges das Einlaufen ermöglichte. Der zur Werft führende „Kriegshafenkanal" war arg verstopft. Die Einfahrt war durch ein versenktes Schwimmdock, einen Schwimmkrahn und einen Dampfer fast ganz gesperrt. Ein Flügel der über den Kanal führenden Drehbrücke war gesprengt worden und ins Wasser gestürzt. Überall lagen kleinere Fahrzeuge, darunter ein altes Torpedoboot und ein Unterseeboot auf dem Grunde.

Die Gebäude der Werft waren mit einigen Ausnahmen unversehrt, die Inneneinrichtung und die Maschinen meist zerstört. Die beiden Trockendocks waren unbenutzbar, da die Tore gesprengt waren, ebenso ein halbversenktes Torpedobootsschwimmdock. In einem der Schuppen wurde eine Anzahl Minen gefunden, anscheinend die letzte Reserve der Verteidiger. Sie waren für Sprengungen höchst willkommen. Was sich sonst an Waffen und Schiffsinventar vorfand, bedurfte zunächst einer gründlichen Überholung. Die Metallwerte waren vorläufig noch nicht zu schätzen. Die hübsch in Wald und Gärten gebetteten Kasernen und Wohnhäuser der Militärstadt dienten bereits deutschen Truppen als Unterkunft. Zwar fehlte das Mobiliar, und viele Fenster waren mit Brettern verschlagen, aber manche Gebäude, wie die Kathedrale und das Offizierskasino, gemahnten in ihrem kaum berührten äußeren und inneren Prunk um so lebendiger an die Vergangenheit. Kosten schienen keine Rolle gespielt zu haben. Die Hauptkuppel der Kathedrale hatte übrigens, wie sich zeigte, militärischen Zwecken gedient, sie war mit einem Morseapparat versehen und durch Telephon mit anderen wichtigen Punkten verbunden.

Reges Leben herrschte im Handelshafen, wo die Beute im Werte vieler Millionen abtransportiert wurde. Die Fuhrparkkolonnen der Armee schafften die Güter zum Hafen, das Verladen und Stauen in die Dampfer lag in Händen der Marine. Da die wenigen hundert Mann, die dem Hafenkapitän zur Verfügung standen, durch die sonstigen Aufgaben in Anspruch genommen waren, wurden hier einheimische Arbeitskräfte und Kriegsgefangene beschäftigt. Mit der Stadt als solcher hatte die Marine nichts zu tun. Doch war es für sie wichtig mitanzusehen, wie die Armee sich offenkundig auf längere Besetzungsdauer einrichtete. Sie legte ein großes Proviantlager an, arbeitete an der Inbetriebsetzung der Eisenbahn

und hatte die Stacheldrahtfabrik schon wieder in Gang gebracht. Mit der Einwohnerschaft war gut auszukommen, oft drangen in den menschengefüllten Straßen deutsche Laute an das Ohr. Andererseits war bald zu spüren, daß der russische und im besonderen der lettische Teil der Bevölkerung dem Deutschen mit tiefem Haß gegenüberstand. Die Belegung mit Truppen war knapp, wurde aber als ausreichend angesehen. Der Festungskommandant verfügte nur über 2 Reserve-, 2 Landwehr- und 3 Landsturmbataillone, wenige Schwadronen und 2 Dutzend Geschütze, die auf einen großen Raum um Libau herum verteilt waren.

Am 25. Mai bei Dunkelwerden lief S. M. S. „Augsburg" von Norden kommend in den Hafen; nach dem Auslegen des Minenfeldes vor dem Finnischen Meerbusen (Seite 110) war der 2. Admiral wiederum mit der Sicherung der Kurischen Küste beauftragt worden. Spät abends kam Meldung, daß ein Flugzeug noch nicht zurückgekehrt sei, die beiden eben mit „Augsburg" eingelaufenen Torpedoboote, „S 138" und „S 142", mußten auf die Suche geschickt werden. Als weder sie noch die bei Hellwerden aufgestiegenen Flugzeuge das vermißte fanden, ließ der Kommodore auch S. M. S. „Augsburg" Dampf aufmachen. Endlich, um 9 Uhr vormittags, brachte ein von Memel kommendes Vorpostenboot das Flugzeug, welches sich verflogen hatte, unversehrt in den Hafen. Kommodore v. Karpf überzeugte sich in Libau von dem vorzüglichen Arbeiten des Verladebetriebs im Handelshafen und besichtigte mit dem Gouverneur zusammen die Militärstadt, wobei der Ausbau des Telephonnetzes zwischen den weit verzweigten Dienststellen vereinbart und der Nachrichtenverkehr zwischen Bord und Land geregelt wurde. Starken Eindruck machte die Großzügigkeit, mit der dieser „Hafen Kaiser Alexander III." an offener, flacher Sandküste geschaffen worden war. Unsummen hatte sich Rußland diesen eisfreien Hafen kosten lassen, und nun hatte man ihn fast kampflos dem Feinde übergeben. Wohl war alle Kunst aufgeboten, um ihn unbrauchbar zu machen, aber schon jetzt lag ein Schiff mit 24 cm-Geschützen im Hafen, und bald würden einige Linienschiffe hinzukommen.

Für den 28. Mai setzte der 2. Admiral einen Aufklärungsvorstoß an. Um 8 Uhr vormittags legte „Augsburg" vom Südquai des Winterhafens, wo sie festgemacht hatte, ab und dampfte in Begleitung zweier Torpedoboote zuerst nach Ulmalen, einem Dorf nördlich Steinort, dessen Bevölkerung allem Anschein nach mit den russischen Truppen gemeinsame Sache machte. Beim Näherkommen zeigte sich, daß Ulmalen aus einzelnen am Strande sich hinziehenden Häusern bestand, gegen die mit 10,5 cm-Geschützen keine starke Wirkung zu erzielen war, weshalb der Kommodore auf eine Beschießung verzichtete und den Vormarsch nach Norden fortsetzte.

7 Uhr abends wurde der Leuchtturm von Filsand angesteuert und in großer Entfernung passiert. Es war zu hoffen, daß dadurch der Feind alarmiert wurde, und daß die Minenfelder oder „U 26" zur Wirkung kamen. Gleich nach Aussichtkommen des Turmes machte „Augsburg" kehrt und lief am anderen Morgen in Memel ein.

Inzwischen war die Gefechtstätigkeit an der Landfront lebhafter geworden. Am Abend des 28. gab Generalleutnant v. Pappritz nach Danzig, der Russe gehe mit Kavallerie, Artillerie und Reichswehr vor, und es sei beabsichtigt, ihn von Hasenpot und Siady aus in beiden Flanken anzugreifen. Das unweit Steinort, 5 km von der Küste gelegene Sackenhausen sei von feindlicher Kavallerie besetzt. Kontreadmiral Hopman, der mit den Kreuzern eine größere Unternehmung vorhatte, beschränkte sich zunächst darauf, „Beowulf" zur Verfügung zu stellen. Dieser erhielt am 29. mittags Befehl, Sackenhausen zu beschießen und gegen Ulmalen vorzugehen, und lief eine Stunde später aus. Da „V 108" in Memel war, zog Kapitän zur See Ebert zwei Boote der Hilfsminensuchdivision zur U-Bootssicherung heran. Als ein gewisser Rückhalt wurde „UA" mitgenommen und bei Steinort in eine Wartestellung gelegt. „Glyndwr" stellte zwei Flugzeuge, die einander ablösten, so daß stets eins bei „Beowulf" in der Luft war; auf dem Marsche sicherte es gegen U-Boote, nachher bei der Beschießung der Ortschaften sollte es das Ziel durch eine Brandbombe kennzeichnen und die Lage der Aufschläge melden. Der Gutshof in Ulmalen war bald ausgemacht, wenn auch die Bombe des Fliegers nicht zündete. Um 3,40 Uhr nachmittags wurde zur Warnung ein Weit- und ein Kurzschuß gefeuert, 5 Minuten später begann die Beschießung. Die Salven der leichten Artillerie ließen keine Wirkung erkennen, so daß die schweren Türme hinzugenommen wurden. Als das steinerne Herrenhaus in Flammen aufging, wurde das Feuer um 4,20 Uhr eingestellt; es waren 150-8,8 cm- und 16-24 cm-Granaten verschossen. Der zweite Teil der Aufgabe gestaltete sich schwieriger, von dem landeinwärts gelegenen Sackenhausen war nichts zu sehen, genaue Karten fehlten. Unter Benutzung eines Hilfszieles wurden im ganzen 4 Schuß gelöst, dann brach Kapitän zur See Ebert das Schießen ab und fuhr heim. Die Beobachtung allein durch den Flieger und die Signalverbindung mit ihm war nicht genügend durchgebildet, um eine Beschießung auf große Entfernung vom fahrenden Schiff aus erfolgreich zu gestalten.

Die Meldungen von der Front lauteten weiter ungünstig. Am Abend des 30. Mai beobachteten Flieger bei Sackenhausen starke feindliche Infanterie, und Kosaken waren bis Semuppen vorgedrungen, nur mehr

20 km von Libau entfernt. Das Gouvernement bat dringend, Sackenhausen möchte beschossen und die Schwadron in Semuppen durch die Seewehrkompagnie ausgehoben werden. Obgleich eine solche Verwendung der Kompagnie die völlige Unterbrechung der Aufräumungsarbeiten zur Folge hatte, willigte der Hafenkapitän schließlich ein. Die 250 Mann wurden auf einem kleinen Dampfer eingeschifft, um 1 km nördlich Semuppen gelandet zu werden. „Beowulf" war zugedacht, die Boote für die Landung zu stellen, feindliche Gegenwirkung niederzuhalten und in der Nähe zu bleiben, bis sich entschied, ob die Kompagnie über Land oder auf dem Seewege nach Libau zurückkehrte. Ursprünglich sollte dem Kommandanten die Leitung des gesamten Landemanövers übertragen werden, allein er lehnte die Verantwortung hierfür ab, weil die Zeit fehlte, die ohne seine Mitwirkung getroffenen Vorbereitungen zu vervollständigen. Um 5 Uhr morgens (31. V.) ging S. M. S. „Beowulf" in See, gefolgt von dem Dampfer mit dem Landungskorps; „V 108" und 2 Vorpostendampfer bildeten U-Bootssicherung, „U A" besetzte seine Wartestellung bei Steinort, ein Flugzeug startete als Artilleriebeobachter für „Beowulf", gab aber den Flug wegen Dichtigkeit bald auf. Das Wetter war recht günstig, Wind und Seegang nur gering. Das Ausbooten mittels der beiden „Beowulf"-Kutter machte daher keine Schwierigkeiten, im Verlauf einer Stunde war die Kompagnie gelandet, und um 8 Uhr rückte sie nach dem Innern ab. Wider Erwarten kehrte sie schon nach zweieinhalb Stunden zurück, ohne daß ein Schuß gefallen war, und Kapitänleutnant Weyer meldete Semuppen frei vom Feinde. Seine Absicht, sich wieder einzuschiffen, kam nur teilweise zur Ausführung, weil der Wind auffrischte. Die halbe Kompagnie mußte über Land nach Libau zurückkehren.

Der Antrag, Sackenhausen zu beschießen, war nicht an „Beowulf" sondern nach Memel gegangen, und am 31. mittags, infolge des dicken Wetters einige Stunden später als geplant, verließ Kommodore v. Karpf mit „Augsburg", „Lübeck" und der 20. Halbflottille den Hafen; er war noch ohne Kenntnis von der vor zwei Tagen ausgeführten Beschießung Sackenhausens, da „Beowulf" sich auf schriftliche Berichterstattung beschränkt hatte. Als der Verband 6,30 Uhr nachmittags die Küste nördlich Steinort erreichte, war Sackenhausen nicht auszumachen, vergeblich wurde nach feindlichen Truppen Ausschau gehalten. Darum beschloß der Kommodore, in Libau einzulaufen und sich zunächst nach der Lage zu erkundigen. Der Feind war nicht weiter vorgegangen, an vielen Stellen sogar zurückgewichen; der russische Gegenstoß war gescheitert. Vielleicht hatten die 24 cm-Granaten des alten Küstenpanzerschiffes dazu beigetragen. Ein Glück, daß das Unternehmen der Kompagnie Weyer ohne Verluste abge-

laufen war, für die Zukunft wurden derartige, mit unzureichenden Mitteln ins Werk gesetzte Landungen verboten.

In Danzig wie in Kiel war man bemüht, den Ausbau von Libau zu unterstützen. Täglich mußte der Hafenkapitän Bericht erstatten. Kontreadmiral Hopman trat im besonderen für die Verbesserung der Seeverteidigung ein, er schlug das Auslegen einer Minensperre bei Steinort vor (Seite 108), und er hatte schon am 11. Mai angeregt, einige ältere Linienschiffe als schwimmende Batterien in den Vorhafen zu legen. Prinz Heinrich willigte seinerzeit ein, wollte nur die Öffnung der mittleren Einfahrt abwarten. Als dann in Libau Lotungsskizzen gefunden wurden, nach denen Schiffe bis zu 8 m Tiefgang die Nordeinfahrt benutzen konnten, wandte er sich sofort, am 22. Mai, an den Chef des Admiralstabes mit der eingehend begründeten Bitte, S. M. S. „Brandenburg" und S. M. S. „Wörth" nach Libau zu verlegen[1]). Mit Rücksicht auf die Personalknappheit wollte der Großadmiral die Besatzungen nicht voll aufgefüllt haben, nach Überführung der Schiffe nach Libau würde genügen: ein Kommandant für beide Schiffe, je ein Artillerieoffizier, für die schwere Artillerie und die Meßgeräte die volle Bedienung, für die leichte Artillerie die halbe, Maschinenpersonal so bemessen, daß die Schiffe zur Not unter eigenem Dampf Danzig erreichen könnten. Aber Admiral Bachmann war gegen den Plan; andere Personalanforderungen seien dringlicher, ein Angriff der Baltischen Flotte auf Libau sei unwahrscheinlich, offensives Vorgehen sei im übrigen der beste Schutz, vor allem bringe die Verlegung der Linienschiffe die Gefahr mit sich, daß sie selbst des Schutzes bedürften, wenn etwa niedriger Wasserstand die 7,4—7,9 m tiefgehenden Schiffe bei einer plötzlichen Räumung am Auslaufen hindern würde. Großadmiral v. Tirpitz trat der Stellungnahme des Admiralstabes bei.

Am 4. Juni weilte Prinz Heinrich in Libau[2]). Er fand nicht nur die Berichte über die Geeignetheit des Hafens für die Seekriegführung bestätigt, sondern konnte sich auch überzeugen, daß eine überraschende Räumung nicht zu befürchten war. Der Gouverneur äußerte sich sehr zuversichtlich, und nachher im Hauptquartier Ost erklärte der Generalfeld-

[1]) Die beiden Schiffe gehörten zum V. Geschwader, welches im Februar 1915 einen Teil seiner Besatzungen abgegeben hatte und nun als „Bereitschaftsdivision" dem Stationskommando in Kiel unterstellt war. Vgl. „Der Krieg zur See", Nordsee Band IV, Seite 35.

[2]) Die Informationsreise, die von Kiel aus im Kraftwagen unternommen wurde, führte nach Swinemünde und Danzig, von da nach Libau und zum Hauptquartier des Generalfeldmarschalls v. Hindenburg nach Lötzen. Auf dem Rückwege nahm der Prinz Gelegenheit, in Danzig mit Kontreadmiral Hopman zu sprechen und die Besatzungen der im Hafen liegenden Schiffe kurz zu besichtigen.

marschall selbst, er werde Libau halten. Daraufhin wurde gleich von Danzig aus der 1. Admiralstabsoffizier, Korvettenkapitän Westerkamp, nach Berlin geschickt, um die Zentralbehörden zu unterrichten und die Frage der Einrichtung Libaus als Stützpunkt von neuem anzuschneiden. Staatssekretär wie Admiralstabschef stimmten nunmehr der Verlegung von „Brandenburg"-Schiffen nach Libau zu, vorausgesetzt, daß die Stationen das Personal stellen konnten, ebenso der Einrichtung einer Versorgungsstelle und der Vermehrung der „kleinen Fahrzeuge".

Der Oberbefehlshaber hatte nämlich die in der Frühjahrsdenkschrift beantragte Flottille für den Küstenschutz erneut gefordert. Die Rührigkeit der feindlichen U-Boote in den letzten Tagen (siehe das folgende Kapitel) erheischte energische Abwehrmaßnahmen und einen besseren Schutz für den Verkehr der Heimat mit Libau. Häufiger und in stärkerem Maße wurden die Dampfer zu Mannschaftstransporten benutzt. Beispielsweise ging am 7. Juni eine Radfahrerkompagnie von Memel ab, für die wenige Stunden vorher Sicherung angefordert wurde; zufällig war „V 108" verfügbar. Die Beutetransporte wurden öfters auf dem Seewege bis Stettin weitergeleitet, um die Eisenbahn zu entlasten. Auf der anderen Seite ging es nicht an, die Hilfsminensuchboote und vor allem die Torpedoboote noch stärker zum Vorposten- und Geleitdienst heranzuziehen, sie wurden von den Seestreitkräften mehr denn je gebraucht. Der Chef des Admiralstabes lehnte nach wie vor ab, der Hochseeflotte Torpedoboote zu entziehen, Verhandlungen über die Hergabe einiger Boote aus den Hafenflottillen waren im Gange, aber noch nicht abgeschlossen. Es blieb nur übrig, auf Fischdampfer zurückzugreifen, welche mit einem kleinen Geschütz und mit Einrichtungen zum Signalisieren und Funken versehen wurden. Nun erklärte sich aber das Reichs-Marine-Amt außerstande, 12 solcher Vorpostenboote zu stellen; der noch vorhandene Rest dieser Fahrzeuge sei zu langsam, werde außerdem im Interesse der Volksernährung im Fischfang beschäftigt. Nach Auskunft der Stationen sei bis auf weiteres Signal- und FT-Personal nicht vorhanden, als Kommandanten geeignete Deckoffiziere ließen sich kaum, 3 Offiziere, die als Gruppenführer gefordert waren, überhaupt nicht abkömmlich machen. Nur mit Mühe wurden vier Boote, die Prinz Heinrich Ende Mai für den Vorpostendienst vor Libau beantragt hatte, ausgerüstet und bemannt.

Die Säuberung der Einfahrten, der aus See heranführenden Fahrwasserrinnen und der verschiedenen Teile des Innenhafens nahm Wochen und Monate in Anspruch. Unermüdlich arbeiteten der Hafenkapitän und seine Leute am Ausbau, nach Möglichkeit mit den am Ort vorhandenen Mitteln und Arbeitskräften vorliebnehmend. Im Vorhafen erforschte die

Hilfsminensuchdivision Swinemünde, vom 29. Mai ab nur sechs Boote stark, die gefundenen Untiefen, planmäßig wurde ein Prahm mit einem 8 m tief eintauchenden Rahmen durch den ganzen Hafen, die Nordeinfahrt und das äußere Fahrwasser geschleppt. Zwei im Juni eintreffende Peilboote nahmen dann eine richtige Vermessung vor, nachdem sie zunächst einmal die genaue Lage der Peilobjekte bestimmt hatten. Hand in Hand damit ging der Austausch der leichten Minensuchbojen durch gut verankerte, widerstandsfähige Fahrwassertonnen, Leucht- und Glockenbojen, sowie die Aufstellung von Richtbaken an Land. Lotsen wurden ausgebildet, eine Segelanweisung herausgegeben.

Das wichtigste war das Freimachen der Nordeinfahrt. Durch eine ganze Reihe von Sprengungen wurde der im Wege liegende Bagger zerkleinert. Das Forträumen von Betonblöcken, welche dort mitsamt einer Schute versenkt waren, machte viel Arbeit; immer wieder fanden sich neue, bei denen die notwendige Tiefe von 8 m um einige Dezimeter unterschritten wurde. In den letzten Tagen des Mai förderte man mehrere Tonnen an die Oberfläche, die mit Dynamit gefüllt waren: behelfsmäßig hergestellte Grundminen. Beim Nachsuchen fand sich ein Kabel, das an der Nordmole entlang zu einer Zielstelle und einem in einer Baumkrone eingerichteten Beobachtungsstand geführt war, die Trockenelemente, die den Strom lieferten, waren noch vorhanden. Vielleicht ist der Unfall von „V 107" am 8. Mai auf diese reguläre Sperre zurückzuführen. Die Hoffnung auf ausreichende Tiefe der Zufahrtsrinne trog, unweit der Molenköpfe traf man auf 7 m-Flachs mit so hartem Boden, daß zwei hier angesetzte Saugbagger versagten. Die Nordeinfahrt war somit nur mit beträchtlichem Zeitaufwand auf 8 m zu bringen.

Schon bevor sich dies Anfang Juni herausstellte, hatte Kapitän zur See Kutscher mit der Öffnung der mittleren Einfahrt begonnen. Nachdem die Minen, welche sich draußen sowohl wie an der Innenseite fanden, beseitigt waren, stellten Taucher fest, daß die nördliche Hälfte der Einfahrt in einer Breite von 70 m von größeren Wracks frei war. Nur mußten mehrere Dutzend Betonquader aus dem Wege geräumt und das Wrack eines Dampfklappenprahms gesprengt werden. Die Arbeiten wurden sofort aufgenommen, wobei ein Eimerbagger zum Beseitigen des Sprengschutts von Nutzen war. Immerhin dauerte es bis zum 24. Juni, bis der Hafenkapitän die Einfahrt für Panzerkreuzer klarmelden konnte, da mancherlei Störungen eintraten. Einer der Hafendampfer sank nach einem Zusammenstoß, auf dem Taucherprahm ereignete sich ein Sprengunglück, wodurch der Taucher und mehrere Leute getötet bzw. schwer verletzt wurden, die Minensuchdivisionen wurden für andere Aufgaben gebraucht.

Am einschneidendsten wirkte das Wetter; nur an der Hälfte der Tage war es möglich, in den Einfahrten zu arbeiten, Seegang, auch schon Dünung verhinderte, daß die Taucher hinuntergingen, und daß sich die Bagger außerhalb der Molen verankerten.

An solchen Tagen siedelten die Arbeitsgruppen zum Kriegshafenkanal über. Als erstes wurde ein Teil der Drehbrücke abgesprengt, dann Stücke des Torpedobootes und einer Hulk. Das im Eingang zum Kanal versenkte Schwimmdock (60 m lang, 20 m breit) und ein Schwimmkrahn wurden abgedichtet, um gehoben zu werden. Von kleinen Minenlegern, die als Hafenfahrzeuge zu verwenden waren, schwammen Ende Mai schon vier, der fünfte kostete dann viel Mühe, er war bis Anfang Juli noch nicht aus dem Wasser. Im Juni gelang es dem Kommandanten von „U 4" mit einigen Tauchern der U-Schule und mit Unterstützung der Hilfsminensuchdivisionen, das russische U-Boot auszupumpen und zu heben; es war das frontunbrauchbare, bei der Räumung in den Mobilmachungstagen versenkte U-Boot „Ssij" (Stapellauf 1904, Größe 135/175 t). Andere Kommandos bereiteten die Bergung des in der Nordeinfahrt liegenden Dampfers „Wilhelm Hemsoth" vor, untersuchten die in der Mitteleinfahrt versenkte „Düsseldorf", richteten „Glyndwr", die infolge eines Minentreffers nicht mehr als Flugzeugmutterschiff verwendbar war, als Minendepotschiff ein und setzten sie und den Russen „Saratow" so weit instand, daß sie nötigenfalls in die Einfahrten bugsiert und versenkt werden konnten. Das frühere russische Lazarettschiff „Baltica", welches anfangs als Wohnschiff diente, wurde nach Bremen entlassen, da es sich als Eigentum einer deutschen Reederei entpuppte. Neben Landsleuten, die sich um ihre Schiffe bemühten, meldeten sich auch die Neutralen und baten durch Vermittlung ihrer Konsuln oder auf diplomatischem Wege um Freigabe von insgesamt 10 Dampfern und 2 Segelschiffen. Dem wurde unter gewissen Bedingungen, die den Zuzug feindlicher Agenten nach Libau verhindern sollten, stattgegeben. Die Schiffe liefen Ende Juli/Anfang August sämtlich aus, zur nicht geringen Befriedigung des Hafenkapitäns, welcher dadurch Kaiplätze und Raum im Hafen freibekam.

Der unter Leitung des Gouvernements stehende Abtransport wertvoller Materialien blieb noch lange Zeit sehr lebhaft. Die Marine-Kommandobehörden hatten sich bisher damit begnügt, durch Einsichtnahme in die Ladelisten der Dampfer nachträglich von Art und Menge der verschifften Güter Kenntnis zu nehmen, nachdem man aus den Berichten des 2. Admirals und eines nach Libau entsandten Vertreters der Seetransportabteilung ein allgemeines Bild von diesen Transporten gewonnen hatte. Anfang Juni, als man begann, auch die Maschinen der Werft zu erfassen,

hielt Admiral Hopman eine stärkere Vertretung der Marine in der Beutekommission für notwendig und trat dafür ein, daß alles, was für die Versorgung der Schiffe und Boote in Zukunft von Wert sein konnte, dort belassen wurde. Da der Hafenkapitän überlastet, eine entsprechende Vermehrung seines Personals im Augenblick kaum durchzusetzen war, wurde S. M. S. „Beowulf" beauftragt, die Bestände zu sichten und das Brauchbare festzuhalten.

Möglichst bald mußte eine leistungsfähige Versorgungsstelle mit einer Reparaturwerkstatt, die Vorbedingung für die Stationierung der Aufklärungsstreitkräfte in Libau, eingerichtet werden. Für die Kleinen Kreuzer und Flottillen reichten die vier vorhandenen Kohlenschiffe aus. Als Ende Juni auch die Großen Kreuzer in den Hafen einliefen, und die Heranziehung von zwei weiteren Dampfern Schwierigkeiten machte, wurden Prähme zu Hilfe genommen und Vorbereitungen getroffen, um größere Mengen Kohle in Säcken auf den Kais zu lagern. Schmieröl und andere Betriebsmaterialien brachten die Dampfer mit. Trink- und Waschwasser konnte mittels vorhandener Fahrzeuge von Land entnommen, Kesselspeisewasser mußte ebenso wie Treiböl für U-Boote mit besonderen Tankfahrzeugen aus Danzig geholt und ständig ergänzt werden. Von der anfangs beabsichtigten Verlegung des Werkstattschiffes „Bosnia" nach Libau wurde Abstand genommen, weil dieses in seinem Liegehafen Emden schwer zu entbehren war, und weil Aussicht bestand, bald an Land Reparaturen ausführen zu können. Außer der Werft kam hierfür das Boeckersche Eisenwerk in Betracht, welches schon jetzt voll in Betrieb war. Mit Proviant half die Armee aus. Die freihändige Beschaffung im Lande hörte zwar bald auf, aber es wurden laufend, über den augenblicklichen Bedarf hinaus, Vorräte aus der Heimat herbeigeschafft. Als dann die Versorgungsstelle Ende Juni eingerichtet wurde, legte die Marine ein eigenes Proviantlager mit Bäckerei und Schlächterei an.

Die aus der Kompagnie Weyer hervorgehende Marine-Besatzungs-Abteilung stieg nach und nach auf eine Stärke von 400 Köpfen, ausschließlich des Personals der Flugstation und der Minensuchdivisionen. Spezialisten aller Art wurden dringend gebraucht: Taucher, Sprenggruppen, Besatzungen für die Hafenfahrzeuge, Handwerker, Signalpersonal, Bäcker, Schlächter, schließlich Polizei-, Büro- und Verwaltungspersonal. Die Stamm-Marineteile, I. Matrosendivision und I. Werftdivision, bemühten sich nach Kräften, die Anforderungen zu erfüllen, besondere Schwierigkeiten machte es, geeignete Portepeeunteroffiziere für die Aufsicht, Führer für die Hafenfahrzeuge und als Lotsen geeignete Leute zu finden.

Die Werkstatt wurde mit 70 Mann der I. Baudivision in Betrieb genommen. Alle Leute wurden in Kiel feldmarschmäßig ausgerüstet und gegen Cholera und Typhus geimpft. Sie bekamen Hängematten mit, da die Russen die Kasernen völlig ausgeräumt hatten. Die Unterbringung machte im übrigen keine allzugroßen Schwierigkeiten, die Gebäude wurden „mit Bordmitteln" bewohnbar gemacht. Gekocht wurde zunächst an jeder Arbeitsstelle für sich, später, um Zeit und Arbeitskräfte zu sparen, in aus der Heimat beschafften Feldküchen.

Personal- wie Material-Transporte gingen mit der Bahn nach Memel, von dort weiter über See. Da die Dampfer des Gouvernements diesen Hafen nicht regelmäßig anliefen, entstanden Verzögerungen von mehreren Tagen, die besonders die Postbeförderung störten. Auf Vorschlag des Marine-Etappenoffiziers in Memel, Fregattenkapitän Paul Hilbrand, wurde ein Pendelverkehr mit Kraftwagen eingerichtet, der aber bald auf dringende Fälle beschränkt werden mußte, da die zwei alten Wagen, die für diesen Zweck bewilligt worden waren, die Beanspruchung durch die schlechten Wege nicht aushielten. Auch die Telegraphenverbindung mit Libau ließ anfangs zu wünschen übrig, das russische Netz war gründlich zerstört, das der Armee stark überlastet. Es wurde dann durch Bautrupps des Heeres eine eigene Leitung gelegt, welche bei der Marine-Nachrichtenstelle Libau, die Ende Juni aus der FT- und Signalstation hervorging, mündete. Eine Zweigleitung führte nach Pappensee, so daß an diesem wichtigen Punkte ein Signalposten eingerichtet werden konnte; man erwog nur noch, ob die Besatzung gegen Überfälle ausreichend geschützt sein würde.

Offenbar bestanden nach wie vor enge Beziehungen der Bevölkerung zu der feindlichen Wehrmacht, der Feind zeigte sich manchmal überraschend gut über die deutschen Schiffsbewegungen und Vorstöße unterrichtet. Man hatte gute Gründe für den Verdacht, daß der Telegraphenverkehr abgehört wurde. Ohne Zweifel war unter den zahlreichen Fischern, die an der Küste und weit in See anzutreffen waren, ein Nachrichtendienst organisiert, wenn sie sich nicht sogar aktiv an der Kriegführung beteiligten. Als S. M. S. „Thetis" am 8. Juni südwestlich Libau Minen entdeckte und ganz in der Nähe Fischer sich betätigen sah, wurde die Seefischerei auf eine Zone bis 3 sm von der Küste und auf den Gebrauch von Ruderbooten beschränkt und unter Kontrolle genommen. Jedoch auch weiterhin wurden deutsche Schiffe von U-Booten angegriffen, und immer waren Fischerboote in unmittelbarer Nähe. Anfang Juli veranlaßte deshalb der Oberbefehlshaber das Gouvernement, russischen Staatsangehörigen das Fischen ganz zu untersagen, und erwirkte bei den zuständigen Behörden, daß auch den deutschen Fischern der Aufenthalt in den Gewässern nördlich

der Grenze verboten wurde. Die Durchführung der Verordnungen zu überwachen, fiel im wesentlichen „V 108" und den Minensuchbooten zu.

Die Armee beschloß Mitte Juni, die Eisenbahn nach Schaulen bzw. Mitau in Betrieb zu nehmen; da die Russen alles rollende Material mitgenommen hatten, war sie genötigt, Lokomotiven und Wagen über See heranzuschaffen. Um die Kosten zu sparen, die die Ermietung einer Fähre der Linien Saßnitz—Trelleborg oder Warnemünde—Gjedser verursachte, erklärte sich Prinz Heinrich bereit, den Hilfsstreuminendampfer „Deutschland" freizugeben, obwohl ausgedehnte Minenlegungen bevorstanden. Die Wagen sollten im Fährbett in Saßnitz übergenommen werden, in Libau wurde von einer Eisenbahnbaukompagnie eine Rampe mit herunterklappbarer Brücke aus Holz gebaut. Sobald sie fertig war, holte „Deutschland", Korvettenkapitän v. Rosenberg, bis zur letzten Minute durch einen Minentransport und durch Umbauten in Anspruch genommen, am 26. Juni den ersten Satz von drei Lokomotiven und sechs Güterwagen samt den zugehörigen neuen Achsen für die breitere russische Spurweite. Das Ausladen in Libau machte einige Schwierigkeiten, da ein Kran zusammenbrach, trotzdem konnte „Deutschland" noch am 28. wieder in See gehen. Kurz bevor sie am Abend darauf Saßnitz erreichte, stieß sie in dichtem Nebel auf Grund, kam aber nach drei Stunden ohne fremde Hilfe los; als der Nebel sich lichtete, sah man Stubbenkammer 50 m vor dem Bug aufsteigen!

Saßnitz wurde nur kurz angelaufen, um 18 Güterwagen an Bord zu nehmen, Libau war schon am 1. Juli morgens wieder erreicht. Inzwischen war entschieden, daß nicht die Achsen der Wagen ausgewechselt, sondern die Schienen umgenagelt werden sollten; dies war eben erst in Angriff genommen, so daß sich das Ausladen bis zum Abend hinzog. Auf der Rückfahrt kamen Funksprüche, der Dampfer „Ursula Fischer" sei nördlich von Brüsterort auf Mine gelaufen, die Mannschaft treibe noch auf See (Seite 187). Der Kommandant ging mit der Fahrt herunter, um jene Gewässer erst bei Hellwerden zu passieren, treibenden Minen und Oberflächenständen aus dem Wege zu gehen, und nach Schiffbrüchigen Ausschau zu halten. Aber es kam Nebel auf, so daß keine Spur gefunden wurde. Da „Ursula Fischer" nach neueren Meldungen das Opfer eines U-Bootes geworden, und S. M. S. „Prinz Adalbert" bei Rixhöft durch einen U-Bootsangriff beschädigt worden war, erhielt „Deutschland" Befehl, auf der dritten Reise Rixhöft und Memel—Pappensee bei Dunkelheit, also in zwei aufeinander folgenden Nächten zu passieren, und langte deshalb erst am 5. Juli morgens in Libau an. Auf dem Rückmarsch, der ungeachtet der Helligkeit gleich am Vormittag angetreten wurde, bildete die II. Minen-

suchdivision bis Rixhöft U-Bootssicherung, während der Dampfer bis dahin stets ohne Begleitung hatte fahren müssen.

Ursprünglich waren nur drei Fahrten beabsichtigt, jetzt veranlaßte die Entwicklung der Lage an der Ostfront den Feldeisenbahnchef, das Fährschiff noch länger zu beschäftigen. Die beteiligten Marinestellen stimmten zu, strebten aber im Interesse der Beschleunigung an, die Wagen in einem der östlichen Häfen überzunehmen. In Memel oder Pillau eine gleiche Brücke wie in Libau zu errichten, war unmöglich, weil zur Zeit keine Baukompagnie gestellt werden konnte. In Danzig war, wie „Deutschland" auf ihrer vierten Fahrt feststellte, das Flußfährbett am Holm nicht verwertbar, aber man hoffte, die Wagen mittels des großen Krahnes der Werft übersetzen zu können. Nachdem das Schiff die an Bord befindlichen zwei Lokomotiven und zwölf Wagen am 8. vormittags in Libau ausgeladen hatte, kehrte es sogleich nach Danzig zurück, wo der Mannschaft nach dem Kohlen eine Nacht Ruhe gegönnt werden konnte. Am 10. Juli wurde die fünfte Ladung mittels der Hafenfähre und des Krahns übergenommen und in der Frühe des folgenden Tages in Libau gelandet. Am Abend nahm „Deutschland" in 2½ Stunden die letzten 20 Wagen an Bord und lieferte sie am 12. mittags richtig ab. Bevorstehende Minenunternehmungen zwangen dazu, das Schiff zur Kesselreinigung und Instandsetzung für acht Tage nach Kiel zu entlassen. Kommandant und Besatzung konnten auf die geleistete Arbeit stolz sein; in 23 Tagen hatte das Schiff, fast immer mit höchster Dauergeschwindigkeit fahrend, 4500 sm zurückgelegt, siebenmal war von außenbords gekohlt worden, neunmal aus dem Schiff in die Bunker. Unter Überwindung mancher Schwierigkeiten war es in kurzer Zeit gelungen, die von der Armee benötigten Lokomotiven und Wagen nach Libau zu überführen. Als Ende des Monats weitere Transporte notwendig wurden, sprang das Schwesterschiff „Preußen" ein, welches solange aus dem Fährdienst zurückgezogen wurde.

In Anbetracht der seltenen Verwendung von Lazarettschiffen auf deutscher Seite verdient erwähnt zu werden, daß die Armee ein solches am 24. Juni anforderte. Die in Danzig bereitliegende „Schleswig", Chefarzt Marine-Generaloberarzt Dr. Wiemann, ging alsbald nach Libau in See, zum Glück war die Säuberung der Mitteleinfahrt gerade so weit fortgeschritten, daß das große, schlecht manövrierende Schiff einlaufen konnte. Es wurde an Ort und Stelle als schwimmendes Lazarett verwandt. Die Zahl der Verwundeten und Kranken hielt sich in so niedrigen Grenzen, daß Transporte nach der Heimat nur selten notwendig wurden.

Das Minensuchen erstreckte sich noch immer auf die seit dem Winter verdächtigen Stellen vor der pommerschen Küste. Schiffsverluste oder Beschädigungen waren nicht zu beklagen, aber Tag für Tag wurden Minen am Strande gefunden und von Kriegsschiffen, Fischern und Dampfern treibend angetroffen. Nach dem schweren Sturm im Mai wurden in jenen Gewässern allein 20 Minen abgeschossen oder von den Küstenbehörden unschädlich gemacht, weshalb der Handelsschiffahrt der Rat gegeben wurde, die Gegend der Stolpe-Bank bis auf weiteres nur bei Tage zu befahren. Stationskommando, Oberbefehlshaber und Admiralstab verfolgten planmäßig die eingehenden Nachrichten und suchten aus Konstruktion, Grad der Bewachsung und Triftweg auf die Dauer des Ausliegens und den Ort der Sperre zu schließen.

Ende Mai wurden die Arbeiten wieder aufgenommen, die durch die Einnahme von Libau und die anschließende Kesselreinigung der II. Minensuchdivision unterbrochen worden waren. (Karte 1.) Sieben Boote unter dem Befehl des Oberleutnants zur See v. d. Marwitz untersuchten am 24. Mai, von Kiel bzw. Saßnitz kommend, die östlich Christiansö vermutete Sperre, auf welcher im Januar S. M. S. „Augsburg" beschädigt worden war, ermittelten bald ihre Richtung und Länge und räumten eine Anzahl Minen. Auf dem Weitermarsch über Swinemünde nach Neufahrwasser wurde die Strecke Stolpmünde—Stilo zur Kontrolle mit ausgebrachtem Gerät durchlaufen und minenfrei befunden. Als nächstes sollte der von Rixhöft nach Norden führende Weg verlängert und auf 10 sm Breite gebracht werden, der ausgedehnte Seeraum war nicht Strich für Strich abzusuchen, sondern nur in vorgeschriebenen Zickzackkursen zu durchlaufen. Kaum hatte die Teildivision am 28. morgens mit dem Suchen begonnen, als sie 20 sm von Rixhöft auf eine flachstehende Sperre stieß. Gleich zwei Minensuchboote, „T 49" und „T 54", liefen auf Minen und wurden im Achterschiff schwer beschädigt. Es gelang, beide Boote über Wasser zu halten und nach Danzig einzuschleppen; zwei Schwerverletzte wurden vorausgeschickt, konnten aber nicht mehr gerettet werden.

Eine zweite Gruppe von fünf Booten, die Kapitänleutnant Doflein aus Kiel heranführte, setzte am 29. die Erforschung der Christiansö-Sperre südostwärts fort[1]). Es wurde festgestellt, daß diese sich noch etwas weiter nach Osten erstreckte, sonst wurden auf zahlreichen Streifen durch das Arbeitsgebiet keine Minen gefunden. Als die Minensuchgruppe gegen

[1]) Die Aufgabe wurde nicht schon von der anderen Teildivision erledigt, weil ursprünglich die ganze Division am 29. Mai zur Teilnahme an einer großen Unternehmung in Neufahrwasser versammelt sein sollte. Der Beginn der Unternehmung war dann verschoben worden.

Abend den Marsch nach Danzig antrat, stießen westlich der Stolpe-Bank die beiden rechts und links hinter dem Führerboot fahrenden Boote auf Minen. „T 47" brach in der Mitte durch und sank sofort, „T 51" war im Vorschiff so schwer beschädigt, daß es auch nicht schwimmend erhalten werden konnte. Während dessen Besatzung von „T 104" gerettet wurde, hatte „T 47" 20 Mann, darunter den Kommandanten, Minensteuermann Busse, mit in die Tiefe genommen. Auf einen Schlag verlor die II. Minensuchdivision fast ein Drittel ihrer Boote, nur dem günstigen Wetter war es zu danken, daß die Besatzungen zum größten Teil gerettet wurden. Das war das Los der Minensucher: jeden Augenblick mußten sie gewärtig sein, einem unsichtbaren, unheimlichen Gegner wehrlos gegenüberzutreten. Der Unfall ereignete sich auf dem bis dahin unbekannten nördlichen Teil der am 18./19. November 1914 von „Amur" geworfenen Sperre, deren Südhälfte dem Dampfer „Königsberg" zum Verhängnis geworden und am 9. April von der II. Minensuchdivision festgestellt war. Auf die Säuberung der Durchfahrt zwischen Bornholm und Stolpe-Bank wurde vorläufig verzichtet, weil Swinemünde als Stützpunkt gegenüber Danzig und neuerdings Libau in den Hintergrund rückte.

Wichtiger war es, den Auslaufweg bei Rixhöft zu sichern. Admiral Hopman schickte sofort eins der Mutterschiffe der Hilfsminensuchdivision Swinemünde nach Libau, um sechs Motorräumboote zu holen. Als am 2. Juni schönes Wetter einsetzte, ankerte „Indianola" unweit der neuentdeckten Sperre; Sicherungsfahrzeuge standen nicht zur Verfügung, man mußte darauf bauen, daß feindliche U-Boote nicht so nahe bei den eigenen Minen operieren würden. Kapitänleutnant Altvater hatte schon nach wenigen Stunden das Wichtigste festgestellt: die Sperre verlief in Richtung NO—SW und endete 300 m westlich der Unfallstelle der beiden Minensuchboote. In dreitägiger Arbeit wurden dann bemerkenswerte Einzelheiten ermittelt. Die Minen lagen in kleinem Abstand und wechselnder Tiefe; ihre schachbrettartige Aufeinanderfolge deutete darauf hin, daß sie mit Breitseitwurfeinrichtung geworfen waren, und zwar nicht vor langer Zeit, nach dem guten Zustand ihres Farbenanstrichs zu schließen. Sie waren, was man schon öfters bei russischen Minen beobachtet hatte, nur leicht verankert und auffallend sprengsicher, eine 15 m von einer detonierenden entfernt liegende Mine, ja sogar eine an einer gesprengten festgemachte wurde nicht mit zur Entzündung gebracht. Im ganzen wurden 22 Minen beseitigt. Die Sperre war 5,6 sm lang und enthielt zwei Lücken, war also anscheinend von mehreren Fahrzeugen ausgelegt. Nicht alle Schlußfolgerungen stimmten mit den Tatsachen überein, die Sperre wurde von dem Panzerkreuzer „Rurik" allein am 14. Dezember 1914 geworfen. Die Flachstände,

die den Minensuchbooten zum Verhängnis wurden, waren übrigens nicht beabsichtigt.

Den Minensuchern wurde neben der Verbreiterung des Rixhöft-Weges als Aufgabe gestellt: Absuchen eines zweiten Weges nach Libau, der, 20 sm von der Küste verlaufend, das durch U-Boote gefährdete Gebiet bei Memel—Pappensee mied, sowie eines neuen Auslaufweges aus der Danziger Bucht: von Brüsterort in Richtung NNW, Breite 6 sm, Länge 50 sm. Da die Russen dazu übergegangen zu sein schienen, die Sperren ganz flach zu legen, setzte der Führer der Aufklärungsstreitkräfte probeweise die II. Minensuchdivision und die Hilfsminensuchdivision Swinemünde gemeinsam an; die seefähigen, aber tiefgehenden Suchboote sollten die Strecken zunächst allgemein prüfen, die Motorboote dann die gefundenen Sperren näher untersuchen. Die II. Minensuchdivision zählte vorläufig außer dem Führerboot nur sieben Boote. Die vier ausgefallenen Boote waren noch nicht ersetzt, der Rest war in Kiel, um die kleinsten Boote (20er- und 30er-Serie) gegen größere (60er-Serie) umzutauschen; diese waren bisher in einer Hafenflottille gefahren und mußten erst mit Einrichtungen zum Minensuchen versehen werden. Nach Rückkehr von einem Kreuzervorstoß (siehe unten) nahm die II. Minensuchdivision am 11. Juni mittags die Arbeit nördlich Rixhöft auf und führte sie im Verlaufe einiger Stunden zu Ende; der Streifen erwies sich als minenfrei. „Indianola" war mit in See gegangen und folgte der Division während des Suchens; das Schiff war hierdurch gegen U-Boote gesichert, und die Suchboote hatten den Vorteil, daß ein großes Schiff mit seiner genauen Navigierung ihre Arbeit nachprüfte. Mehrere Tage machte schlechtes Wetter das Suchen unmöglich. Am 17. und 18. wurde dann der neue Weg nach Libau geschaffen, obwohl der Wind zeitweilig Stärke 6 erreichte; die Nächte wurden teils in Libau teils in Pillau verbracht. Im Laufe des folgenden Tages konnte bei günstigerem Wetter der von Brüsterort in die offene See führende Weg hergestellt werden. Da auch hier keine Minen gefunden wurden, brauchten die Räumboote nicht in Tätigkeit zu treten. Alle drei Aufgaben waren glatt und schnell gelöst. Trotzdem glaubte der Admiral sich noch nicht auf die Wege verlassen zu können, das Netz, welches durch die neue Methode des Zickzackfahrens über die zu erforschenden Strecken gebreitet wurde, war ihm zu weitmaschig. Die Minensuchdivisionen erhielten daher Auftrag, nach beendigter Kesselreinigung die Streifen noch zweimal auf geraden Kursen abzufahren.

An der pommerschen Küste, nordwestlich Stilo, waren am 9. Juni von Fischern zwei verankerte Minen gefunden worden. Es handelte sich um Reste jener russischen Sperre, die im Frühjahr schon so lange gesucht, und

die, wie wir jetzt wissen, am 14. Dezember 1914 von dem Panzerkreuzer „Admiral Makaroff" gelegt wurde. Dorthin ging am 23. Juni „Indianola" mit ihren Motorbooten, um an den folgenden beiden Tagen vier sehr tief stehende und stark bewachsene Minen festzustellen und zu sprengen. Nach einer durch das Wetter erzwungenen Pause wurden dann noch mehr Minen gefunden, drei Staffeln, jede von der anderen zwei Seemeilen entfernt, waren zu unterscheiden, einige Minen, die aus der Sperrichtung herausfielen, waren vermutlich durch Fischernetze verschleppt. Die Bezeichnung der Sperrflügel konnte nicht ganz beendet werden, da „Indianola" am 2. Juli abberufen wurde. Mittlerweile, seit dem 28. Juni, prüfte die II. Minensuchdivision die neuen Wege nach und fand sie sämtlich minenfrei. Die Erledigung zog sich bis zum 9. Juli hin, weil die Division am 2. durch Nebel zurückgehalten, an den folgenden Tagen zur Jagd auf U-Boote und zur Begleitung von „Deutschland" und anderen Schiffen herangezogen wurde.

Die in Libau stationierten Verbände, die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser und die halbe Hilfsminensuchdivision Swinemünde, wirkten nach wie vor bei der Säuberung, Einrichtung und Sicherung des Hafens mit. Nur gelegentlich wurden ihnen Minensuchaufgaben gestellt, wenn die Seestreitkräfte von Libau aus operierten. Zweimal handelte es sich darum, den Steinort-Weg nachzuprüfen oder zu verbreitern. Während hier keine Minen angetroffen wurden, verrieten westsüdwestlich von Libau Oberflächenstände eine wohl schon im Winter geworfene Sperre, als S. M. S. „Thetis" am 8. Juni auslaufend in der Nähe passierte. Die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser, welche den Kreuzer geleitete, konnte auf dem Rückwege zunächst nur eine Mine finden. Tags darauf sichtete Kapitänleutnant Weidgen weitere fünf Oberflächenstände und schoß sie ab, nachdem er mit Hilfe von Ruderbooten den Verlauf der Sperre ziemlich genau ermittelt hatte. Ende Juni und Anfang Juli wurden die nördlich und östlich anschließenden Gebiete erkundet, teils durch Fischdampfer teils durch Motorboote. Außer dem schon bekannten verseuchten Gebiet bei Bernaten, dessen Nordgrenze nachgeprüft wurde, fanden sich keine Minen.

Kapitel 6.

Fortsetzung der Minenoffensive.

Als Kontreadmiral Hopman am 26. Mai von dem Auslegen des Minenfeldes an der Oleg-Bank zurückkehrte, und Großadmiral Prinz Heinrich nach seinen Plänen fragte, meldete er telegraphisch: „Beabsichtige nach Eintreffen „Thetis“[1]) Südausgang des Moonsundes durch 5 Torpedoboote mit Minen zu sperren, Kleine Kreuzer zur Beobachtung des Finnischen Meerbusens vorzuschieben, mit Gros eine Stellung einzunehmen, um etwa vorstoßende russische Streitkräfte abzufangen. Gleichzeitig Fliegerunternehmung gegen Dünamünde—Riga.“ (Skizze 7 auf Seite 57.) Der Oberbefehlshaber gab sogleich seine Zustimmung; er fügte hinzu, der Westausgang des Rigaschen Meerbusens solle offenbleiben, um im Falle der Besetzung Rigas den Seeweg für Transporte frei zu haben. Ein paar Tage später berichtete Admiral Hopman ergänzend, er beabsichtige, die in der Frühjahrsdenkschrift vorgesehenen Sperrungen vor den einzelnen Schäreneinfahrten zu verwirklichen. Etwas abweichend von dem alten Programm sollten die Fahrwasser von Bengtskär, Utö, Föglö-Fjord (Südeinfahrt) und Nyhamn verseucht werden, und an Stelle des Nordausgangs des Moonsundes der Südausgang. Der Admiral dachte zunächst daran, statt der weit sichtbaren und schwerfälligen „Deutschland“ Torpedoboote als Minenleger zu verwenden. Aber er mochte sie bei der Sicherung des Gros und als Begleiter der aufklärenden Kreuzer nicht entbehren, besorgte auch Versager angesichts der wenig wetterfesten Aufstellung der Minen auf den Booten. Er beantragte deshalb, den Aufklärungsstreitkräften so lange, bis eine dritte Torpedoboots-Halbflottille gebildet werden könnte, einen kleineren, dabei schnellen und handlichen Hilfsstreuminendampfer, wie solche in der westlichen Ostsee im Gebrauch waren, zuzuteilen.

Für die Moonsundaufgabe blieb es bei der ursprünglichen Regelung. Korvettenkapitän Wieting, dem das Auslegen des Minenfeldes übertragen wurde, wählte dazu die Stelle, an welcher die Breite des Fahrwassers 2 sm nicht überstieg, in Kauf nehmend, daß die Boote sich der kleinen Insel Paternoster bis auf 1000 m näherten. Der Flottillenchef hoffte, durch Be-

[1]) S. M. S. „Thetis“ lag zur Reparatur in Kiel und mußte in wenigen Tagen verwendungsbereit sein.

schießen dieses Leuchtturmes den eigentlichen Zweck des Vorstoßes zu verschleiern. Als Zeitpunkt wurde die Abenddämmerung bestimmt. Während der Unternehmung wurde nachher das Sperrfeld 1,5 sm nach Süden verschoben, weil der Admiral es für möglich hielt, daß bei Paternoster russische Minen lagen.

Der Luftangriff auf Dünamünde, den Oberleutnant zur See v. Tempsky leiten sollte, war wie folgt geplant: drei Flugzeuge werden auf „Glyndwr" in den Rigabusen hineingebracht und zwischen Domesnäs und Runö zu Wasser gelassen, sie greifen zunächst die Mühlgrabenwerft an, wo Zerstörer im Bau sind, dann klärt je ein Flugzeug über Riga, Nord- und Süduser der Düna auf. Der Anmarsch zu beiden Unternehmungen erfolgt gemeinsam unter Führung S. M. S. „Thetis", durch die Irbenstraße hindurch hinter der II. Minensuchdivision. Diese bleibt dann bei „Glyndwr", während „Thetis" die zum Minenlegen bestimmte 19. Halbflottille zum Moonsund geleitet und ihr den Rückweg offenhält.

„Augsburg" und „Lübeck" mit je einem Torpedoboot hatten die Aufgabe, das Unternehmen gegen Überraschungen von Norden zu sichern. Der 2. Admiral stellte sie vor dem Finnischen Meerbusen so auf, daß sie die Lücken nördlich und südlich des Dagerort-Minenfeldes (C) überwachten, gelegentlich sollte erkundet werden, ob etwa an den deutschen Sperren gearbeitet wurde. Der Führer der Aufklärungsstreitkräfte selbst wollte sich mit den Panzerkreuzern und drei Booten vor der Irbenstraße aufhalten. Nach Erledigung der beiden Hauptaufgaben gedachte er noch einen Tag in Höhe von Gotska Sandö zu bleiben, um den Feind zu stellen, falls er sich verleiten ließe, gegen die Kleinen Kreuzer vorzugehen. Mittelbar wirkte noch „U 26" mit, welches im Finnischen Meerbusen operierte (Seite 113), aber von der Unternehmung keine Kenntnis hatte. Die Vorkehrungen zur Geheimhaltung der Operationsabsichten und des Auslauftermins waren diesmal besonders verschärft; man betrachtete es als einen Erfolg der feindlichen Spionage, daß „Thetis" kürzlich beim Ansteuern von Bogskär zweimal von U-Booten angegriffen worden war. Alle Bemühungen, den Agenten und ihren Nachrichtenwegen auf die Spur zu kommen, waren bisher ergebnislos, der bei der Post bestehende Militärüberwachungsdienst, der die Auslandstelegramme und -briefe überprüfte, schien seinen Zweck durchaus zu erfüllen.

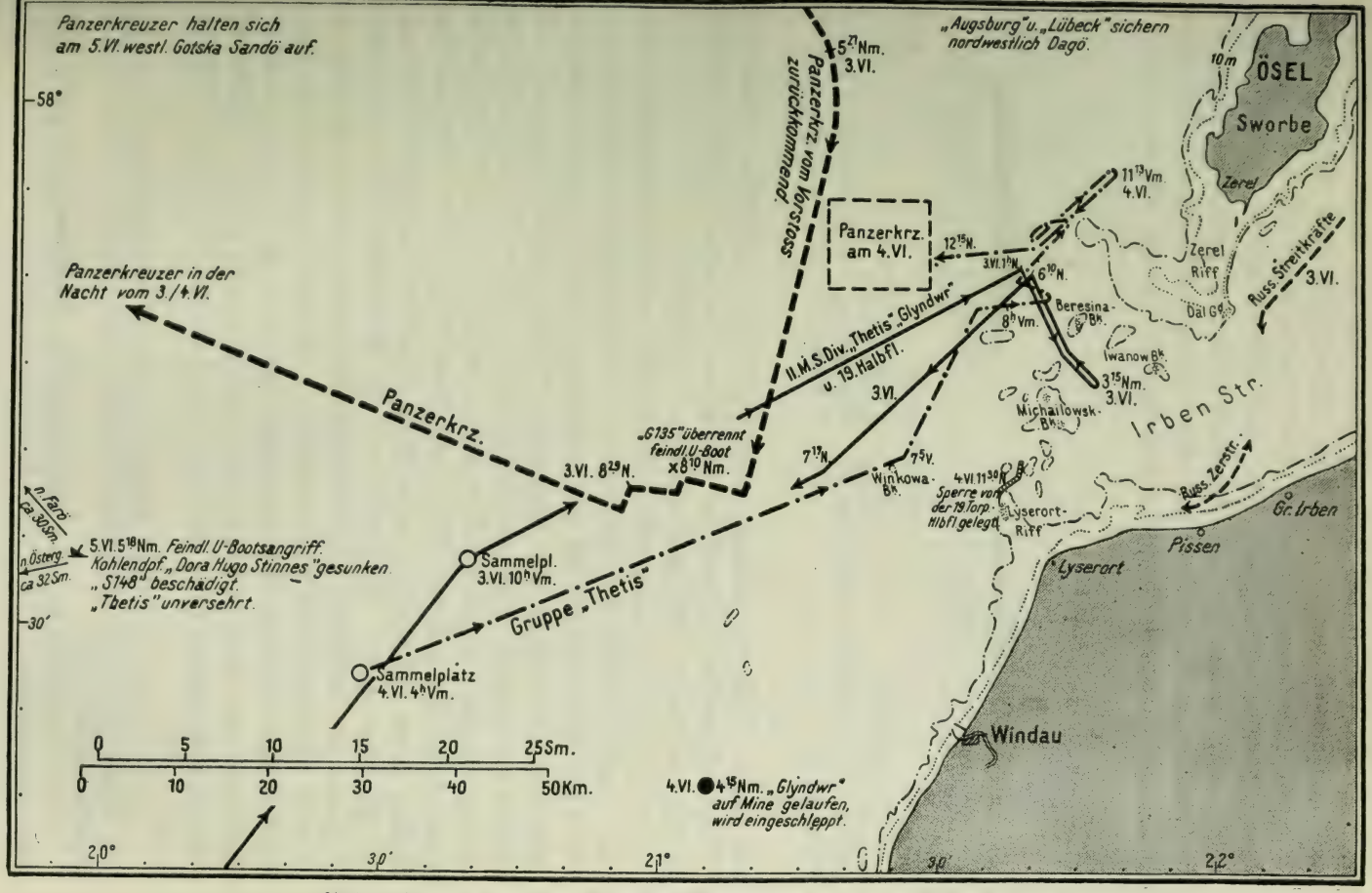
Vorbedingung für das Unternehmen war gutes Wetter und ausreichende Sichtigkeit. Nach mehrtägigem Warten konnte Admiral Hopman endlich am 2. Juni mittags mit den in Neufahrwasser liegenden Schiffen den Vormarsch antreten. Nördlich Rixhöft wurde „Indianola" passiert, deren Boote soeben das Westende der neuentdeckten Sperre erkundet

hatten. Sicherheitshalber fuhr in diesem Gebiet die II. Minensuchdivision mit ausgebrachtem Gerät vor dem Verband. Der Treffpunkt mit den Libauer Streitkräften, 30 sm westlich Lyserort, wurde am anderen Morgen zeitig genug erreicht, um noch die Minensuchboote bei den Großen Kreuzern Kohlen auffüllen zu lassen. In Libau hatte sich am 3. Juni früh das Flugzeugmutterschiff „Glyndwr", geleitet von 2 Torpedobooten, in Marsch gesetzt; „Augsburg", „Lübeck" und der Rest der 20. Halbflottille waren etwas später gefolgt. Als sie 10 Uhr vormittags auf dem Sammelplatz eintrafen, wurden die verschiedenen Gruppen entlassen:

„T 104" mit 7 Minensuchbooten,
„Thetis", „G 135", „S 126", „S 131", „S 130",
„Glyndwr", „V 108",
„Augsburg", „Lübeck", „S 148", „S 139",
„Prinz Adalbert", „Prinz Heinrich", „Roon", „S 138", „S 142", „S 141", „S 149";

die U-Bootssicherung beim Gros war auf Kosten der Minenlegergruppe, die jetzt nur noch 4 Boote zählte, verstärkt worden.

Drei Wege führten durch die Sände der Irbenstraße: der nördliche am Dal-Grund bzw. Zerel-Riff vorbei, der mittlere zwischen Beresina- und Iwanow-Bank einerseits und den Michailowsk-Bänken andererseits hindurch, der südliche um das Lyserort-Riff. „Thetis", Fregattenkapitän Hildebrand, wählte den mittleren und drehte 1 Uhr mittags mit südlichem Kurs in die Durchfahrt ein. Die russischen Seezeichen waren entfernt, aber mit Hilfe des Lotes war die 20 m-Rinne leicht zu halten, und bald kam auch voraus der Leuchtturm von Pissen (Michailowsk) in Sicht. Die II. Minensuchdivision hatte sich an die Spitze gesetzt und das Gerät ausgebracht, „Thetis" und die 19. Halbflottille folgten langsam in dem von der Division ausgebojten Fahrwasser, der zurückgebliebene „Glyndwr" mit „V 108" kam allmählich auf. Um 1,40 Uhr wurden in ONO und in SO Rauchwolken gesichtet, auch ein feindlicher Flieger war einen Augenblick auszumachen. „Thetis" setzte zunächst den Vormarsch fort, die 19. Halbflottille machte die Minen klar zum Werfen, „Glyndwr" bekam Befehl, sofort ein Flugzeug aufklären zu lassen; in 20 Minuten war es ausgesetzt. Die eine Rauchwolke, die sich von Zerel her näherte, entpuppte sich als ein größeres Kriegsschiff mit 1 Schornstein, die anderen gehörten zu einem Verband von 16 oder 17 Zerstörern, ein paar weiße Wölkchen rührten möglicherweise von U-Booten her; das Flugzeug, welches um 3 Uhr zurückkehrte, bestätigte die Beobachtungen. Angesichts solcher Übermacht hielt Fregattenkapitän Hildebrand weiteres Vorgehen für zwecklos und ließ 2,40 Uhr „Glyndwr" und die Minensucher kehrtmachen.



Unternehmung gegen den Rigaschen Meerbusen vom 3. bis 5. Juni 1915.

Er selbst wartete mit den Torpedobooten, bis das Gerät aufgenommen war, und verließ dann ebenfalls die Irbenstraße. Der Feind hielt sich auffallend zurück, was sich der „Thetis"-Kommandant mit dem Ausliegen einer Minensperre zwischen Zerel und Pissen erklärte. Jenes Schiff, welches man für das Panzerkanonenboot „Chrabry" hielt, blieb ebenso wie die Zerstörer, die unter Land auf- und abdampften, die ganze Zeit außer Schußweite[1]). Um 5,30 Uhr waren alle Fahrzeuge und Rauchwolken

Russisches Panzerkanonenboot „Chrabry" (1895).

Länge	72 m
Wasserverdrängung	1760 t
Geschwindigkeit	14 sm
Bewaffnung	2-20,3, 1-15 cm, 1 Tpd.-R.
Besatzung	197

Russisches Panzerkanonenboot „Grosjaschtschi" (1890).

Länge	72 m
Wasserverdrängung	1650 t
Geschwindigkeit	12 sm
Bewaffnung	2-15, 4-7,6 cm, 1 Tpd.-R.
Besatzung	190

aus Sicht. S. M. S. „Thetis" stand jetzt wieder am äußeren Rand der Bänke und wartete nur auf das Aufnehmen der letzten Fahrwasserbojen, um sich dann mit den Panzerkreuzern zu vereinigen.

Diese erschienen eben mit hoher Fahrt vor der Irbenstraße. Sie waren weit nach Norden vorgestoßen, da die Flugstation Libau noch um 11,15 Uhr als Ergebnis der Luftaufklärung meldete: „Im Ausgang des Rigaschen Meerbusens kein Fahrzeug[2])." Die „Thetis"-Meldung vom Sichten des Feindes hatte das Flaggschiff auf einem Punkt erreicht, der halbwegs zwischen Gotska Sandö und Dagerort gelegen war. Kontreadmiral Hopman sah sich vor eine völlig veränderte Lage gestellt. Vor wenigen Wochen waren 2 Torpedoboote ungehindert bis Runö vorgestoßen, und noch am 22. Mai hatten Flugzeuge auf der Verfolgung eines feindlichen U-Bootes die Westhälfte des Rigaschen Meerbusens überflogen, ohne ein einziges Kriegsfahrzeug wahrzunehmen. Jetzt hielt der Feind die Enge zwischen Ösel und dem Festland besetzt, sofern er die Flottillen nicht zufällig an diesem Tage, etwa zu einer Unternehmung wie der Beschießung von Steinort am 20. Mai, hier versammelt hatte. Der Admiral beschloß,

[1]) Es war nicht „Chrabry", sondern sein älteres Schwesterschiff „Grosjaschtschi", von dessen Existenz man auf deutscher Seite jedoch nichts wußte, da es im Jahre 1912 abgerüstet worden war.

[2]) Der Funkspruch war über drei Stunden alt. Verstümmelungen hatten Rückfragen nötig gemacht.

die Gruppe „Thetis" am folgenden Tage noch einmal vorgehen zu lassen, gegebenenfalls sollten die Großen Kreuzer in den Meerbusen miteindringen. Für die Nacht teilte er die Streitkräfte: „Thetis" sollte zunächst „V 108" mit Kohlen versehen, „Glyndwr" und die II. Minensuchdivision wurden in Richtung Östergarn entlassen, das Gros mit der X. Flottille steuerte Farö an.

Der Marsch dorthin war kaum angetreten, als „G 135", in der U-Bootssicherung Steuerbord voraus vom Flaggschiff fahrend, kurz nach 8 Uhr Alarm machte und durch Winkspruch meldete „Habe U-Boot überrannt". Das Boot, auf welchem Korvettenkapitän Wieting eingeschifft war, hatte das kaum 100 m vor dem Bug auftauchende Periskop sofort bemerkt und war darüber hinweggefahren, wobei es mehrmals hart aufstieß. „S 126" mit dem Halbflottillenchef, Kapitänleutnant Rebensburg, an Bord warf außerdem ein Bündel Sprengpatronen und brachte sie zur Entzündung; Wasserbomben hatten die Boote damals noch nicht. Ob das U-Boot vernichtend getroffen war, darüber waren die Ansichten geteilt, Öl- und Luftblasen stiegen nur in geringem Maße an die Oberfläche. Für alle Fälle ließ der Admiral die Nacht über ein Torpedoboot am Platze. Bei der Untersuchung von „G 135" im Dock ergab sich, daß die Kollision nicht schwer gewesen, die Vernichtung des U-Bootes demnach nicht anzunehmen war. Der Russe, das kleine U-Boot „Okun", hat Glück gehabt, nur das Sehrohr wurde gefaßt und nahezu im rechten Winkel umgebogen, elektrische Birnen gingen entzwei und einige Nieten sprangen leck, das Boot neigte sich 25 Grad nach der Seite über, blieb aber manövrierfähig. (H. Graf.) Es schrieb sich sogar einen großen Erfolg zu, da es aus der Detonation der Sprengpatronen den Schluß zog, daß einer von drei im Augenblick des Zusammenstoßes verfeuerten Torpedos sein Ziel erreicht hätte. Alle drei wurden jedoch in ganz falscher Richtung losgemacht, einer kam auf und wurde von „S 131" versenkt. Der Verband staffelte durch zweimalige Wendung nach Backbord vom Feinde ab und setzte dann unbehelligt seine Fahrt fort.

Vom 2. Admiral lagen keine Meldungen von Bedeutung vor. „Augsburg" und „Lübeck" hatten ihre Stellungen am Eingang zum Finnischen Meerbusen gegen 5 Uhr nachmittags erreicht. In Sicht von Dagerort hatten sie einen verrosteten englischen Torpedo treibend angetroffen; „S 148" beschoß ihn, worauf er versackte und auf dem Grunde detonierte. Eine Rauchwolke im Osten, auf die die Kreuzer eine Zeit lang zuhielten, rührte augenscheinlich von einem weit drinnen im Meerbusen stehenden Fahrzeug her. An den Minenfeldern machte sich niemand zu schaffen. Beim Einsetzen der nächtlichen Dämmerung dampfte Kommodore v. Karpf zur Irre-

führung der Beobachter in Dagerort nach SSW ab, um am anderen Morgen seine Kreuzfahrten wieder aufzunehmen.

Die Panzerkreuzer, „Thetis" und die II. Minensuchdivision sammelten planmäßig um 4 Uhr früh (4. VI.) halbwegs Östergarn—Lyserort (siehe Skizze 12). Der aus Libau bestellte Kohlendampfer fehlte[1]), so daß auf Bekohlung der Torpedoboote verzichtet werden mußte. Der für den Einbruch bestimmte Verband wurde in der alten Zusammensetzung detachiert. Kam er ungehindert in den Rigabusen hinein, so sollte zunächst nur der Fliegerangriff auf Dünamünde durchgeführt werden, und „Glyndwr" unter dem Schutze von „Thetis" und der 19. Halbflottille bleiben. Wurden flachstehende Minen gefunden, dann war kehrtzumachen; Kontreadmiral Hopman hoffte, die Flieger würden sie frühzeitig entdecken und dadurch die schon so schwer mitgenommene II. Minensuchdivision vor neuen Verlusten bewahren. Allerdings war es bisher in der Ostsee, im Gegensatz zur Nordsee, selbst geübten Beobachtern nicht gelungen, aus der Luft Minen auszumachen.

Um 6,30 Uhr startete bei „Glyndwr" das erste Flugzeug, um 8 Uhr, als „Thetis" sich anschickte, hinter den Minensuchern in die mittlere Durchfahrt einzuschwenken, war es zurück; es überschlug sich beim Landen, Flieger und Beobachter waren aber unverletzt, und der Apparat wurde nachher von „Glyndwr" geborgen. Minen hatten die Flieger trotz des unverändert ruhigen und überaus sichtigen Wetters nicht entdecken können, bei Pissen lagen 3 Zerstörer und ein U-Boot, nordöstlich Zerel ein Panzerkanonenboot und 6 Zerstörer; hier war das Flugzeug erfolglos mit Artillerie beschossen worden. Das Aufklärungsergebnis lehrte, daß der Feind den Eingang zum Rigabusen ständig unter Bewachung hielt, und bekräftigte die Annahme einer Minensperre, die anscheinend bei Pissen eine Lücke besaß. Kontreadmiral Hopman entschloß sich, den Angriff auf Dünamünde wie auch die Verseuchung des Moonsundes aufzugeben. Die wiederholt festgestellte Anwesenheit von U-Booten gab den Ausschlag; die großen Schiffe würden in dem navigatorisch schwierigen und minenverdächtigen Fahrwasser außerstande sein, Unterwasserangriffen auszuweichen, und die leichten Streitkräfte ohne den Rückhalt des Gros vorzuschicken, rechtfertigte der untergeordnete Zweck der Unternehmung nicht. Die Flugzeuge wurden nun auf die russischen Streitkräfte angesetzt. Flugzeug 247, Obermaat Bachmann und Obermaat Lehr, bewarf die nördliche Gruppe mit Bomben, Flugzeug 227, Oberleutnant zur See v. Tempsky und Fähnrich zur See Schwarz, die südliche, ein drittes Flugzeug mußte wegen Schwimmer-

[1]) Der Funkspruch erreichte den Empfänger infolge eines Schreibfehlers mit der Uhrzeit 4 Uhr nm. statt 4 Uhr vm.

schadens den Start aufgeben. Der Feind erwehrte sich der Angriffe mit Erfolg, beide Flugzeuge wiesen bei der Rückkehr Schußlöcher in den Schwimmern und Tragflächen auf. „Keine der Bomben hatte getroffen. Aber alle waren sehr gut gezielt und schlugen ganz dicht bei den Zerstörern ein. Diese hatten keine zur Verscheuchung der Wasserflugzeuge geeigneten Waffen; sie mußten sich damit begnügen, mit Maschinengewehren und Gewehren zu feuern, und versuchen, durch Manöver dem Angriff zu entgehen. Das waren natürlich keine sicheren Abwehrmittel. Immerhin schienen sie bis zu einem gewissen Grade wirksam zu sein. Die Hauptsache war, daß die Mannschaft auf diese Weise ein Gefühl der Sicherheit bekam. Denn die Bombenwürfe wirkten auf die Leute, die an dergleichen nicht gewöhnt waren, recht unangenehm." (H. Graf.)

Mittlerweile, um 9 Uhr vormittags, sichtete S. M. S. „Augsburg" auf ihrer Position vor dem Finnischen Meerbusen im Norden eine Rauchwolke, stieß darauf zu und machte schließlich innerhalb der Schären zwei Kreuzer der „Bajan"- und zwei der „Bogatyr"-Klasse aus, die Schießübungen abhielten; der Kanonendonner war zu hören, nachher auch das Mündungsfeuer und Aufschläge zu beobachten. Hinter der Insel Utö sah eine Anzahl kleiner Masten hervor; dort lag offenbar eine Zerstörerflottille. Außerdem tauchten in ONO zwei Rauchwolken auf; dies mußten Schiffe sein, die etwa bei Bengtskär standen. „Augsburg" dampfte langsam in Richtung Oleg-Bank nach Osten und nach Utö zurück, dann wandte sich der 2. Admiral im Hinblick auf die von Utö zu erwartenden U-Boote wieder südwärts, ohne die Rauchwolken aus dem Auge zu verlieren. Der Feind nahm von „Augsburg" ebensowenig Notiz wie von „Lübeck", die den ganzen Tag über in Sicht von Dagerort kreuzte. Gegen Abend sah „Augsburg" ein U-Boot der „Akula"-Klasse herauskommen und tauchen, sobald es in Reichweite der deutschen Geschütze gelangte. Es hatte augenscheinlich nur Auftrag, die Einfahrt nach Utö zu verteidigen, denn eine Stunde später, als S. M. S. „Augsburg" zum letztenmal vor Antritt des Rückmarsches bis in Sicht der feindlichen Kreuzer vorstieß, wurde das U-Boot in derselben Gegend angetroffen.

Der Führer der Aufklärungsstreitkräfte brach sogleich, als er um 10,45 Uhr vormittags von dem Sichten des russischen Kreuzergeschwaders Kenntnis erhielt, die Fliegerangriffe ab, um mit dem Gros nach der schwedischen Seite hinüberzugehen. Bot sich doch eine Aussicht, den letzten Teil der Aufgabe durchzuführen, den Feind nach Süden zu ziehen und zum Kampfe zu zwingen. Es mußte nur die Rückkehr der beiden Flugzeuge abgewartet und dann wenigstens einigen Torpedobooten Gelegenheit zum Kohlenergänzen gegeben werden. Bald nach 12 Uhr traten die Panzer-

kreuzer, „Thetis" und die X. Flottille den Marsch zu dem Kohlendampfer an, der 30 sm östlich Östergarn wartete. Die II. Minensuchdivision und „Glyndwr" wurden nach Libau entlassen, doch kehrte „Prinz Adalbert" noch einmal zu diesem Schiff zurück, da ein verstümmeltes Scheinwerfersignal fälschlich die Besorgnis hatte entstehen lassen, daß es angegriffen wurde; zur Vorsicht erhielt „Thetis" Befehl, das Flugzeugmutterschiff bis Steinort zu geleiten.

„Glyndwr" geriet um 4,15 Uhr in Höhe von Windau auf eine bis dahin unbekannte Sperre, die am 8. Oktober 1914 von 4 russischen Torpedobooten vor Windau gelegt wurde. Das Schiff wurde an Steuerbordseite von einer Mine getroffen, Laderaum II und Maschinenraum liefen sofort voll Wasser, Oberleutnant zur See v. Tempsky setzte die Boote aus und brachte die Besatzung in Sicherheit. Wider Erwarten hielten die Schotten, so daß die Bergung des manövrierunfähigen Schiffes in Angriff genommen werden konnte. „V 108" nahm das Schiff in Schlepp, nachher gingen noch Minensuchboote längsseit, so daß der Schleppzug etwa 5 sm Fahrt machte. Mit Hilfe von Booten der Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser und 2 Pumpendampfern traf „Glyndwr" am anderen Morgen glücklich vor Libau ein. S. M. S. „Thetis", die im Augenblick der Explosion hinter „Glyndwr" stand, steuerte über den Achtersteven aus dem minenverdächtigen Gebiet heraus und nahm weiter an den Operationen teil. „Glyndwr" wurde abgerüstet, ist aber später wieder zur Verwendung gekommen.

Das Gros traf um 4 Uhr mit „Dora Hugo Stinnes" zusammen, 2 Boote gingen sogleich längsseit. Die Panzerkreuzer standen in der Nähe auf und ab, gesichert durch die 19. Halbflottille, die selbst nicht kohlen konnte, weil die Minen an Deck im Wege standen. Nach 3 Stunden mußte die Kohlenübernahme abgebrochen werden, weil es Zeit wurde, die Minenlegergruppe zu entlassen. Die Überzeugung, daß der Rigabusen vom Feinde selbst durch eine große Sperre verriegelt, daß aber im Süden eine Lücke gelassen war, hatte zu dem Entschluß geführt, mit den zur Verfügung stehenden 48 Minen das Südfahrwasser zu sperren; einen Weg für die Zukunft offen zu halten, hatte jetzt keinen Zweck mehr. Während S. M. S. „Thetis" als Rückendeckung bei der Winkowa-Bank Aufstellung nahm, lotete sich Korvettenkapitän Wieting mit seinen 4 Booten an das Lyserort-Riff heran, dank der vom Nordhimmel ausstrahlenden Helligkeit konnte er auch den Leuchtturm von Lyserort als Peilobjekt benutzen. Gegen 11 Uhr begann die Halbflottille mit Minenwerfen, nach 15 Minuten zog sich eine 2,5 sm lange Winkelsperre quer über die Fahrrinne. Da die Boote gut rauchlos fuhren, niedrig gebaut und, abweichend von den

Booten der Hochseeflotte, grau gemalt waren, glaubte der Flottillenchef, vom Feinde nicht bemerkt worden zu sein. Darin täuschte er sich allerdings, die Boote wurden von Land beobachtet, und man vermutete gleich, daß sie Minen legten.

Während so die 19. Halbflottille die Operationen vor dem Rigaschen Meerbusen abschloß, danach mit „Thetis" zum Kohlendampfer ging, marschierte das Gros auf seine Lauerstellung westlich Gotland—Gotska Sandö. Um Mitternacht begann der Verband dort zu kreuzen. „Augsburg" und „Lübeck" besetzten, nachdem sie um 8 Uhr abends die Stellungen vor dem Finnischen Meerbusen geräumt hatten, zunächst die Linie Gotska Sandö—Saritscheff, um 4 Uhr morgens gingen sie dann bis Östergarn-Windau zurück. In der Hoffnung auf einen Gegenschlag der Russen wollte Admiral Hopman noch zwei Tage auf Position bleiben, denn er konnte damit rechnen, daß das Wetter sich hielt, und daß nicht nur die Torpedoboote, sondern auch die Kreuzer aus dem Dampfer Kohlen ergänzen konnten. Dieses Manöver war in einem den feindlichen U-Booten zugänglichen Seegebiet nicht ungefährlich, aber er glaubte es verantworten zu können, da der Kohlendampfer an einer abgelegenen Stelle lag, und da zweifellos ein Teil der bisher eingelaufenen U-Bootsalarmierungen auf Täuschung beruhte.

Feindliche U-Boote.

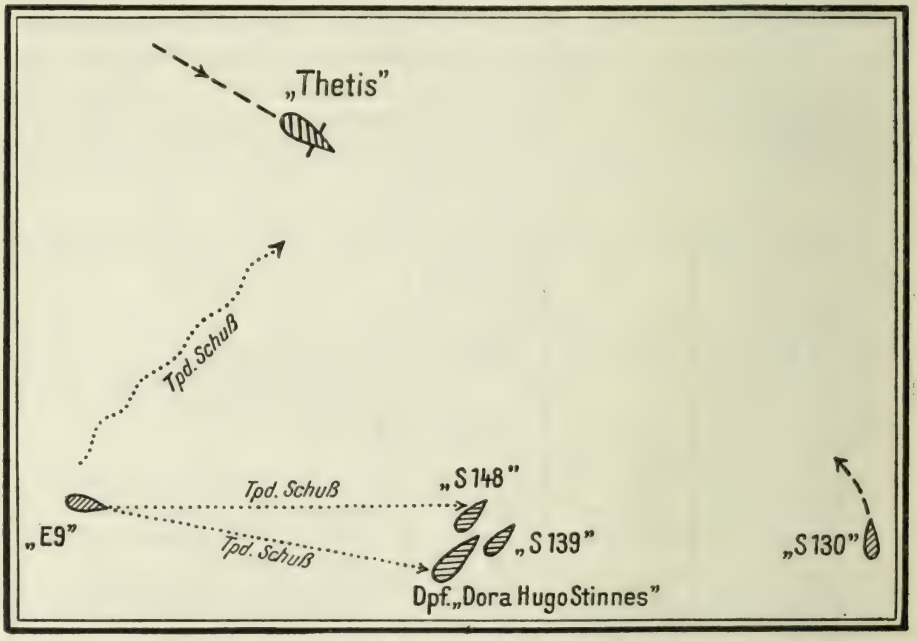
Tag	Stunde	Ort	Beobachter	Meldung
3. 6.	3 Uhr nm.	Irbenstraße	„Thetis"	In ziemlich großer Entfernung weiße Rauchwolken, können auch von Ölzerstörer herrühren.
3. 6.	8 „ „	vor der Irbenstraße	„G 135"	U-Boot gerammt.
4. 6.	8 „ vm.	Irbenstraße	Flugzeug	Bei Pissen 3 Zerstörer und 1 U-Boot.
4. 6.	11 „ „	vor der Irbenstraße	„G 135" und „S 131"	Schwarzer Gegenstand, der ganz nahe bei den Booten tauchte; wahrscheinlich ein Periskop.
4. 6.	3 „ nm.	12 sm NO vom Kohlendampfer	„Roon"	Periskopartiger Gegenstand 2200 m ab, der schnell wieder verschwand.
4. 6.	5 „ „	bei Pappensee	Armeetender „Hindenburg"	Von einem U-Boot mit Torpedo erfolglos angegriffen.
4. 6.	7 „ „	vor Utö	„Augsburg"	Aufgetauchtes U-Boot kurz beschossen.

Am 5. Juni blieb es überall ruhig. Die Panzerkreuzer bekamen einige Handelsschiffe in Sicht, deren Papiere untersucht und in Ordnung befunden wurden. Gelegentlich machten russische FT-Stationen schwache Versuche, den deutschen Verkehr zu stören. Mittags kam erfreuliche Nach-

richt von dem einzigen im Operationsgebiet stehenden eigenen Unterseeboot, von „U 26". Es stieß, auf der Heimreise begriffen, auf die Gruppe „Thetis" und meldete, daß es am Tage vorher bei Baltisch Port ein nach dem Rigabusen fahrendes Minenschiff der „Amur"-Klasse versenkt habe. (Seite 114.)

Als am Nachmittag die letzten Torpedoboote mit Kohlennehmen fast fertig waren, und S. M. S. „Thetis" sich anschickte, bei „Dora Hugo Stinnes" längsseit zu gehen, griff ein U-Boot an. „Thetis" ging zurück und nahm die Schußstelle unter Feuer. Der Torpedo lief unsicher, kam öfter an die Oberfläche und machte plötzlich eine Kurve, so daß Fregattenkapitän Hildebrand nun vorausgehen mußte. Die Laufbahn schnitt das Kielwasser dicht hinter dem Heck. (Siehe Skizze.) „S 148", Kapitänleut-

Textskizze 13.



Feindlicher U-Bootsangriff am 5. Juni 1915.

nant Saupe, und „S 139", Oberleutnant zur See Krech, legten mit äußerster Beschleunigung vom Dampfer ab. Aber schon nahte ein zweiter Torpedo, und eine starke Sprengwolke über dem Dampfer zeigte an, daß er im Achterschiff leckgeschlagen war. Fast gleichzeitig traf ein dritter Schuß „S 148" am Bug. Das Abwehrfeuer von „Thetis" hatte gut gelegen, bei zwei Schüssen wurden auffallend schwarze Aufschläge beobachtet, so daß

man schon auf einen Erfolg hoffte; „S 139" und „S 130" übernahmen die weitere Bekämpfung. Trotzdem ist der Angreifer, das englische Unterseeboot „E 9", Korvettenkapitän Max K. Horton, unversehrt nach Hause gekommen. Es war dasselbe U-Boot, dem „U 26" 12 Stunden vorher bei Dagerort begegnet war, ebenso wie dieses war es auf dem Marsche nach Süden infolge der großen Sichtigkeit auf die Kohlendampfergruppe aufmerksam geworden. „Dora Hugo Stinnes" ging nach anderthalb Stunden unter, die Besatzung wurde bis auf 2 Mann geborgen. „S 148", das 1 Toten und 2 Verwundete hatte, tauchte bis zur Brücke ein, nur der obere Teil der Back war noch sichtbar, drei Abteilungen standen unter Wasser. Durch Umlagerung von Gewichten nach achtern wurde erreicht, daß die Schrauben wieder unter Wasser kamen, so daß das Boot selbständig über den Achtersteven nach Libau marschieren konnte. Da die Fahrt aber infolge der Ruderwirkung, die von dem stark verbogenen Vorschiff ausging, nur 3 sm betrug, nahm „S 139" es in Schlepp. „S 148" wurde in die Heimat überführt und wiederhergestellt.

Der Verlust des Kohlendampfers setzte der Unternehmung ein Ziel. Da die Kleinen Kreuzer nicht mehr voll verwendungsbereit waren, ordnete Admiral Hopman den Rückmarsch an. „Thetis" erhielt Befehl, „S 148" nach Libau zu geleiten. Sobald diese Gruppe in Sicherheit war, sollte der 2. Admiral nach Neufahrwasser gehen. „Augsburg" und „Lübeck" vereinigten sich dementsprechend in der Frühe des 6. Juni auf der Höhe von Steinort und waren mittags am Ziel; bei Bernaten hatte „G 135" noch ein Periskop gesichtet, aber vergebens nach dem U-Boot gesucht. Die Panzerkreuzer marschierten auf der Westseite Gotlands heim, passierten um Mitternacht die Enge zwischen Öland und Stora Karlsö, gewannen mit Hilfe eines vorausgeschickten Torpedobootes den Rixhöftweg und liefen eine Stunde nach den Kleinen Kreuzern in die Weichselmündung ein.

Der kühn angelegten, mit Zähigkeit durchgeführten Unternehmung war ein Erfolg nicht beschieden. Die Verseuchung des Moonsundes und der Luftangriff auf Dünamünde war ebensowenig geglückt wie das Herauslocken russischer Kreuzer. Immerhin war die Moonsundsperrung durch die von beiden Parteien in der Irbenstraße geworfenen Minensperren bis zu einem gewissen Grade wettgemacht. Die Materialverluste waren schmerzlich: ein Kohlendampfer ging verloren, das Flugzeugmutterschiff „Glyndwr" und „S 148" waren schwer beschädigt. Dafür war dem einzigen teilnehmenden deutschen U-Boot die Versenkung der „Jenissei" gelungen, ein durch die hohen Personalverluste besonders schwerer Schlag für den Feind. Außerdem wurde dem Russen wieder einmal eindringlich vor Augen geführt, daß

die ihm gegenüberstehenden Teile der deutschen Flotte sich stark genug fühlten, um tagelang in seinen Gewässern zu operieren.

Ein wertvolles Ergebnis der Unternehmung bildeten die Erfahrungen, die Admiral Hopman gesammelt hatte: »Für den Feind ist es charakteristisch, daß er den Rückmarsch der „Glyndwr" und der II. Minensuchdivision am 4. mittags mit seinen 17 Zerstörern nicht zu stören wagte.« »Die russischen Schiffe machten „Augsburg" gegenüber keinerlei Anstalten, herauszukommen. Diese Haltung läßt erkennen, wie wenig geneigt sie sind, sich in See zu wagen. Vielleicht ist ihnen das gar verboten worden. „U 26" bestätigt das rein passive Verhalten der großen Schiffe.« »Daraus schließe ich, daß die Linienschiffe und Kreuzer sehr zurückgehalten werden, und daß zunächst nur U-Bootsangriffe und Minenunternehmungen zu erwarten sind.«[1]) »Das strategische Ziel der Russen scheint mir vorläufig nur die Absperrung der Bottensee und die Sicherung des Handelsverkehrs mit Schweden zu sein.« »Die Russen benutzen neuerdings den Rigaschen Meerbusen als Ausfalltor für leichte Streitkräfte, und zwar in erster Linie für U-Boote und Minenfahrzeuge. Diese Feststellung zwingt uns, diesem Seegebiet größere Aufmerksamkeit als bisher zu schenken.«

Kontreadmiral Hopman stellte eine außerordentliche Zurückhaltung beim Feinde fest. Nur zu einem Teil führte er sie auf Mangel an Offensivgeist zurück, den Hauptgrund suchte er in Bindungen, die der Baltischen Flotte anscheinend von ihrer Kriegsleitung auferlegt waren. Mit U-Booten und Minenlegern waren die Russen nach wie vor sehr rührig, nun hatte man gesehen, daß sie in den von ihnen kontrollierten Seegebieten, im Rigabusen und in den Utö-Schären, zielbewußt auftraten, und Agentennachrichten wiesen darauf hin, daß sie innerhalb der Schären eine rege Tätigkeit entfalteten. Sie legten bei Abo und auf den Schären Batterien an, in der Alandssee wurden neuerdings russische Torpedoboote und auch größere Schiffe gesichtet.

Mehr und mehr wurde offenbar, daß bei Söderarm-Flötjan ein Minenfeld ausgelegt worden war. Schon am 26. April war dort der schwedische Dampfer „Centric" gesunken, möglicherweise auf einer Treibmine. Als dann der schwedische Dampfer „Hernodia" am 23. Mai und der dänische Dampfer „Ely" am 26. Mai von dem gleichen Schicksal ereilt wurden, konnte an der Tatsache eines Minenfeldes nicht mehr gezweifelt werden. Die Dampferverluste unmittelbar vor den Toren Stockholms fanden in

[1]) In den letzten Tagen waren neue Minensperren entdeckt worden: 28. Mai 20 sm nördlich Rixhöft (H. M. S. D. Swinemünde), 4. Juni 15 sm westlich Windau („Glyndwr"), 8. Juni 12 sm WSW von Libau („Thetis"). Außerdem hatte der Feind, wie es schien, in der Irbenstraße und in der Alandssee neuerdings Minen gelegt.

der schwedischen Öffentlichkeit auffallend wenig Beachtung, wahrscheinlich waren die meistbeteiligten Handelskreise von der den schwedisch-russischen Handel schützenden Sperrlegung unterrichtet. Jedenfalls hatte Rußland sich des schwedischen Einverständnisses versichert, bevor es in dem völkerrechtlich strittigen Gebiet der Alandssee Minen legte.

Einer anderen Neuigkeit maß die deutsche Führung weniger Bedeutung bei, dem Wechsel des russischen Flottenchefs. Admiral v. Essen war am 20. Mai gestorben[1]). Acht Tage darauf wurde Vizeadmiral Kanin, bisher Chef des Minenlegerverbandes, zu seinem Nachfolger ernannt[2]). Der Kommandowechsel brachte, soviel wir wissen, keine Änderung der Ziele oder Methoden der Kriegführung mit sich, zumal Kapitän Koltschak Chef der Operationsabteilung blieb.

Von Kriegsausbruch an, richtiger seit 1912 war der Baltischen Flotte die einzige Aufgabe gestellt, die Hauptstadt zu schützen[3]). Sie hatte, gestützt auf die Befestigungen von Helsingfors und Reval und die dazwischen ausgelegten Minen, den Zugang zum inneren Finnischen Meerbusen zu verteidigen und eine deutsche Landung zu verhindern. Die den Eingang zum Meerbusen flankierenden Inseln wurden Stützpunkte der Vorpostenstreitkräfte, die dann selbst mit Artillerie und Minen geschützt wurden. So wurde die Verteidigungszone Schritt für Schritt verstärkt und vorgeschoben. Als die deutsche Flotte in den ersten Kriegswochen wider Erwarten nicht angriff, sondern in der Nordsee blieb, hat das russische Flottenkommando zu Vorstößen gegen die deutschen leichten Streitkräfte, Küstenbeschießungen usw. übergehen wollen. Aber seine Pläne gingen im Haupt-

---

[1]) Die Todesursache war nicht mit Sicherheit bekannt. Noch längere Zeit erhielten sich Gerüchte, er habe wegen des Vorwurfs, die Verteidigung Libaus nicht genügend vorbereitet zu haben, Selbstmord begangen. Andere glaubten an eine Meuterei in der Flotte; denn in denselben Tagen erschienen in den Petersburger Blättern die Todesanzeigen von 28 Marineoffizieren, darunter 4 aus dem Stabe des Flottenchefs. In Wirklichkeit wurde er von einer Lungenentzündung hingerafft, die ihn schon seit drei Wochen an das Bett fesselte.

[2]) Vizeadmiral Kanin, 1862 geboren, trat 1879 in die Marine ein, war 1907 Kommandant des Kanonenbootes „Kubanetz", dann des Linienschiffes „Sinop" geworden, hatte eine Torpedobootsflottille geführt und Ende 1913 den Befehl über den Verband der Streuminenschiffe übernommen. Er war einer der jüngsten unter den Offizieren, die für die Stellung des Flottenchefs in Frage kamen, und seine Ernennung fand allgemein Beifall. Der großen Beliebtheit, die der verstorbene Flottenchef genossen hatte, erfreute er sich nicht, doch wurden seine Verdienste seit Kriegsausbruch anerkannt. (Nach H. Graf.)

[3]) Nach Aufsätzen von Nowizki, Emme, Winter und Helmersen im Sbornik Nr. 1 und 2, herausgegeben von der Kommission zur Erforschung und Verwertung der Erfahrungen aus dem Seekrieg 1914—1918, Petrograd 1920 bzw. 1922.

quartier nicht durch, der Zar behielt sich vor, das Auslaufen von Linienschiffen aus dem Finnischen Meerbusen von Fall zu Fall zu genehmigen. Die Offensive beschränkte sich daher auf Minenunternehmungen der Kreuzer und Zerstörer während der Zeit der langen Nächte und auf U-Bootsvorstöße.

Den Anstoß, wenn auch wohl nicht die Ursache zum Vordringen in den Rigaschen Meerbusen bildete der deutsche Einmarsch nach Kurland und der Überfall auf die Insel Runö, den die Torpedoboote „V 108" und „V 107" am 1. Mai ausführten[1]). Man sah in ihm den Auftakt zu einer deutschen Landung an der livländischen Küste, da Agentennachrichten von der Aufstellung eines Landungskorps in Kiel sprachen. Dadurch wäre sowohl die Landfront wie Reval und die Zentralposition, die Hauptverteidigungslinie Petersburgs, aus der Flanke bedroht worden. Sofort nahmen die in Reval fahrbereiten Zerstörer Minen und gingen trotz des Eises nach dem Moonsund in See, auch ein Unterseeboot und Flugzeuge wurden entsandt. In der Nacht vom 2. zum 3. Mai legten „Nowik" und die vier Boote der Spezialhalbflottille 190 Minen quer über die Irbenstraße. Am 8. Mai, nach den Minenunternehmungen zum Schutze Libaus, wurde von denselben Fahrzeugen eine zweite Sperre geworfen. Den Zerstörern, die die Sperren bewachten, wurde in „Chrabry" und „Grosjaschtschi" ein artilleristischer Rückhalt gegeben, und man begann Fahrwasser auszuloten, um auch tiefergehende Schiffe in den Rigabusen zu verlegen. Zielbewußt und mit reichlichen Mitteln wurde hier eine neue Verteidigungsstellung errichtet.

Am 3. Juni sah es so aus, als sollte sie auf die Probe gestellt werden. Als fast gleichzeitig vor Utö, Dagerort und der Irbenstraße deutsche Streitkräfte erschienen, wurden die Zerstörer in der Hauptsache dorthin zusammengezogen, das Minenschiff „Jenissei" erhielt Marschbefehl nach dem Moonsund, und die Unterseeboote »nahmen, soweit sie nicht schon in See waren, ihre Stellungen ein«. Merkwürdigerweise hielten sich die deutschen Kreuzer und Flottillen, die sogar Flugzeuge mit sich führten, sowohl am 3. wie am 4. weit draußen, aber die Lage blieb ernst. Die Flugzeuge griffen, zum ersten Male, mit Bomben an, „Jenissei" wurde bei Baltischport versenkt, „Okun" kehrte mit zertrümmertem Sehrohr aus See zurück, nicht ganz sicher, ob es gegen ein deutsches Linienschiff einen Erfolg errungen hatte, und „Grosjaschtschi" machte U-Bootsalarm. Torpedoboote wurden abgeteilt, um das feindliche Unterseeboot zu suchen, die Sonderhalbflottille erhielt Befehl, die im Norden unter Zerel-Riff offengehaltene

[1]) Nach H. Graf und Ju. Schelting: „Die Tätigkeit der Seestreitkräfte im Rigaschen Meerbusen 1914—1916". („Morskoi Sbornik" 1926, Heft 3 und 4.)

Lücke mit Minen zu schließen, der Rest der Flottillen kreuzte hinter dem Sperrgebiet. Als der Feind am nächsten Tage nicht zurückkehrte, atmete man erleichtert auf. Welches Ziel er verfolgt hatte, blieb dunkel. »Das wahrscheinlichste war noch, daß es sich um eine verschleierte Erkundung oder um eine Demonstration zur Sicherung von Truppentransporten nach Libau handelte.«

Als Kontreadmiral Hopman am 6. Juni nach Danzig zurückkehrte, bot sich ihm Gelegenheit, dem von Libau und Lötzen kommenden Oberbefehlshaber Vortrag zu halten. Großadmiral Prinz Heinrich pflichtete der günstigen Beurteilung der Lage bei. Darüber, wie dieser Zustand aufrecht erhalten, womöglich verbessert werden könnte, gingen die Meinungen auseinander. So sehr der Prinz die Tatkraft begrüßte, mit der sein Unterführer die Minenlegaufgaben anfaßte, war er doch mit der Methode der Einzelvorstöße nicht einverstanden. Er hatte in der Frühjahrsdenkschrift die dauernde Bewachung des Eingangs zum Finnischen Meerbusen als ein Hauptziel bezeichnet und am 22. April dem Führer der Aufklärungsstreitkräfte die Aufgabe gestellt, »nach Möglichkeit so zu disponieren, daß der Finnische Meerbusen unter Beobachtung bleibt. Ob und inwieweit diese Beobachtung als eine dauernde durchgeführt werden kann, müssen die Erfahrungen zeigen.« Er war sich dessen bewußt, daß die Streitkräfte hierfür noch immer recht knapp bemessen waren, und hatte es sich angelegen sein lassen, sie zu vervollständigen. Eine Anfrage an den Flottenchef, ob er für zwei Monate, bis zur Fertigstellung von „Bremen" einen Kreuzer der IV. Aufklärungsgruppe entbehren könne, wurde zwar abschlägig beschieden. Aber der Prinz hatte erreicht, daß zwei Zerstörerneubauten, die ihrer Fertigstellung entgegengingen, der Ostsee zugewiesen wurden; diese waren den russischen Zerstörern an Geschwindigkeit und einigermaßen in der Bewaffnung gewachsen und konnten daher weiter vorgeschoben werden als selbst die Kreuzer. Die jüngsten Ereignisse bestärkten den Großadmiral darin, auf Durchführung seiner Richtlinien zu dringen: Der Feind hatte sich, wie es schien, das Stoßartige der deutschen Unternehmungen zunutze gemacht und in den verhältnismäßig langen Zwischenzeiten Minen gelegt[1]).

Kontreadmiral Hopman sprach sich in Übereinstimmung mit dem 2. Admiral, Kommodore v. Karpf, gegen eine dauernde Bewachung aus, ebenso wie er sich gegen das seiner Ansicht nach fruchtlose Absperren des Finnischen Meerbusens mit Minen gewandt hatte. Die Teilung der

[1]) Die Russen unternahmen in Wirklichkeit seit dem Winter nur einmal, am 7. Mai, einen Minenvorstoß. Die letzthin entdeckten Sperren lagen schon Monate aus.

Streitkräfte in zwei Gruppen, die sich gegenseitig ablösten, beraube ihn der Möglichkeit, zu besonderen Unternehmungen alle Kräfte zusammenzufassen. Den Russen werde durch die mehr oder weniger starre Bindung der Schiffe an ein begrenztes Seegebiet eine gute Gelegenheit geboten, ihre Lieblingswaffe, die Mine, und ihre recht zahlreichen U-Boote anzuwenden, dank der großen Sichtigkeit seien sie imstande, den Kurs der Wachkreuzer zu verfolgen und desto sicherer Minenschiffe durchschlüpfen zu lassen. Da sie die großen Schiffe nicht herausschicken würden, solange eine Rauchwolke in Sicht sei, werde er der Hoffnung beraubt, jemals Teile des Feindes abzufangen und zu schlagen. Der Admiral faßte seine Ansicht dahin zusammen, daß die gehegten Erwartungen nicht erfüllt werden würden, und daß eine Vorpostenlinie Öland—Hoborg—Steinort vorzuziehen sei. Für den Fall, daß der Oberbefehlshaber an seinem Plane festhielt, beantragte der Führer der Aufklärungsstreitkräfte, vorher die Verseuchung der Schäreneinläufe durchzuführen und auch den Westausgang des Rigaschen Meerbusens abzuriegeln, um die U-Bootsgefahr zu mindern. Ferner bezeichnete er als eine Voraussetzung, daß die Überwachung zeitweise von U-Booten ausgeübt werden dürfe, hin und wieder sei für die Überwasserstreitkräfte eine längere Hafenpause für Reparaturen und Übungen nötig; »ein völliger Zusammenbruch unserer Torpedoboote und Minensuchboote ist bei der jetzigen Beanspruchung dieses empfindlichen Materials nur eine Frage der Zeit.« Der Admiral gedachte im übrigen abwechselnd „Augsburg" allein und alle übrigen Großen und Kleinen Kreuzer nach dem Finnischen Meerbusen zu schicken, so daß die Streitkräfte sich entweder auf Schnelligkeit oder auf die Gefechtskraft stützen konnten. Für „Augsburg" erbat er mindestens drei moderne große Torpedoboote, da die vorhandenen nicht annähernd imstande seien, die Geschwindigkeit dieses Kreuzers zu halten.

Großadmiral Prinz Heinrich schenkte seinen Ausführungen ernste Beachtung und forderte zu schriftlicher Berichterstattung auf. Aber nach Kiel zurückgekehrt, konnte er sich doch nicht entschließen, den Grundgedanken seiner Kriegführung fallen zu lassen, besonders da sein Chef des Stabes, Kapitän zur See Heinrich, sich durch Admiral Hopmans Gründe keineswegs überzeugt zeigte und dessen Vorschläge als einen „ersten Schritt zur Defensive" weit von sich wies. Der Befehl zur Einrichtung der dauernden Bewachung wurde am 15. Juni erneuert, aber durch Erläuterungen gegenüber den bisherigen Richtlinien gemildert. Der Feind solle nur in Atem gehalten, der Entschluß zur Offensive, auch zu offensiven Minenunternehmungen solle ihm schwer gemacht werden. Eine regelrechte Bewachung sei allerdings nicht aufrechtzuerhalten, wohl aber eine dauernde Beobach-

tung. Jede Patrouillenfahrt müsse mit der nächsten in einem gewissen Zusammenhang stehen, schon um Reihen von Beobachtungen zu erhalten, aber es sei falsch, die Fahrten in ein starres System zu bringen. Daher sei die Ablösung auf dem Beobachtungsgebiet, als welches der Raum nördlich Hufvudskär—Gotska Sandö—Filsand angesehen wurde, nicht zum ständigen Brauch zu machen, es bestünden keine Bedenken, vom Einlaufen der heimkommenden Streitkräfte bis zum Auslaufen der ablösenden einmal 24 Stunden vergehen zu lassen. Die neue Form schließe auch nicht aus, daß Unternehmungen zwecks Minenlegens, Ansetzens von U-Booten und Torpedobooten, Heranbringens von Flugzeugen und dergleichen gemacht würden. Wenn die Verhältnisse mit dem Längerwerden der Nächte schwieriger würden, seien neue Entschlüsse notwendig. Die Verseuchung der Rigabucht sowie von Bengtskär, Utö und Föglö-Fjord wurde genehmigt. Die Sperrung des Fahrwassers von Nyhamn werde der Landnähe wegen besser dem UC-Boot überlassen; eins dieser jetzt neu herauskommenden Minen-U-Boote war für die Ostsee vorgesehen. Es sei zu erwägen, ob nicht auch die Durchfahrt nördlich der Oleg-Bank zu verseuchen sei; Anfang Juni waren laut sicherer Nachricht „Zessarewitsch" und „Slawa" im Föglö-Fjord gewesen, woraus auf die Benutzung jener Durchfahrt geschlossen wurde, da die Schärenfahrwasser für Linienschiffe nicht tief genug waren.

Der Prinz erwiderte auf die vorgebrachten Gegengründe: Die Teilung der Streitkräfte spiele keine wesentliche Rolle, weil die eine Gruppe ja nur aus einem Kreuzer und 2—3 Torpedobooten bestünde, die Kampfkraft des Gros kaum geschwächt sei; dafür liege im Stützpunkt eine unter Umständen nützliche Reserve bereit. Wohl hielt er für möglich, daß der Feind im Beobachtungsgebiet Minensperren auslegte. Der Nachteil schien ihm aufgewogen durch die Aussicht, daß der Russe dann keine Minen mehr auf den Anmarschstraßen oder gar an den deutschen Küsten werfen würde. Als Schutzmittel empfahl der Oberbefehlshaber, außer der 20. Halbflottille, die im Frühjahr mit Minensuchgerät ausgerüstet worden war, auch die 19. damit zu versehen, eine Maßnahme, die bei der Überlastung der Torpedoboote mit anderen Aufgaben freilich nur in Ausnahmefällen von Nutzen sein konnte. Die U-Bootsgefahr werde durch Zickzackfahren und unregelmäßiges Erscheinen der Wachkreuzer stark vermindert. „Theoretisch ist wohl richtig, daß die Aussichten der feindlichen U-Boote wachsen, wenn unsere Kreuzer sich in dem Beobachtungsgebiet fast dauernd zeigen. Aber man sollte nicht vergessen, daß die Praxis doch bis jetzt das U-Boot als eine Gelegenheitswaffe bewiesen hat." Gegen die Gefahr, von Überwasserstreitkräften abgeschnitten zu werden, schütze richtige Einschätzung des Wetters, der Sichtigkeit und der Dauer der nächtlichen Dämmerung. Der

Prinz gab zu, daß augenblicklich wenig Hoffnung bestehe, den Feind zum Kampfe zu stellen, aber die Bewachung sei darauf ohne Einfluß, und gegebenenfalls sei der Wachkreuzer als Fühlunghalter von Wert. Sollten ausnahmsweise keine anderen Streitkräfte zur Verfügung stehen, dann dürfe die Beobachtung vorübergehend durch U-Boote ausgeübt werden. Von der Weitergabe des Antrages auf Zuweisung einiger schneller Torpedoboote sah der Prinz ab; es bestand keine Aussicht, daß er genehmigt würde.

Die Entscheidung wurde von Kontreadmiral Hopman und seinem Chef des Stabes, Kapitän zur See Michelsen, mit dem Gefühl aufgenommen, daß die Ereignisse doch wohl ihnen Recht geben würden. Der Befehl bedeutete zunächst ein starkes Anwachsen des Minenlegprogramms. Die Verseuchung eines 25 sm breiten Gebietes vor der Irbenstraße kam hinzu, eine Erweiterung der Aufgabe, die nur dadurch etwas gemildert wurde, daß in der Hauptsache die leichteren, gegen U-Boote neu konstruierten U-Minen geworfen werden sollten. Der Oberbefehlshaber stellte 1800 Stück, die eigentlich für eine große Schutzsperre im Fehmarnbelt bestimmt waren, zur Verfügung. Als Minenträger gedachte Admiral Hopman zwei kleinere Hilfsstreuminendampfer zu verwenden, einen hatte er Ende Mai schon beantragt. Aber diese waren dem Prinzen nicht seetüchtig und schnell genug, und so schickte er die „Deutschland", die übrigens als einzige zufolge der geringen Wurfhöhe imstande war, die empfindlichen U-Minen zu werfen. Außerdem beantragte er mit Erfolg S. M. S. „Albatroß", welcher augenblicklich in der Nordsee nicht gebraucht wurde. War es nicht zu umgehen, das Minenwerfen Torpedobooten zu übertragen, sollte eins der Schiffe die Minen bis in die Nähe des Zieles bringen und sie erst dort auf die Boote geben, so daß diese auf dem Anmarsche für andere Aufgaben frei sein würden. Die Sorge um die U-Bootssicherung des Verbandes, der mit seinen 7 Schiffen (3 Panzerkreuzer, 3 Kleine Kreuzer, 1 Streuminenschiff) auf bestenfalls 10 Torpedoboote angewiesen war, ließ Admiral Hopman noch einmal den Versuch machen, wenigstens vorübergehend 4 Torpedoboote mehr zu erhalten. „Ich muß mit dem Gros unbedingt an den Minenunternehmungen an der Finnischen Küste teilnehmen. Die Entfernung des Operationsgebietes von meinem Stützpunkt ist zu groß, und die Rückzugslinie der leichten Streitkräfte ist zu lang, als daß ich mit den Panzerkreuzern im Hafen liegen bleiben könnte." Der Oberbefehlshaber wandte sich telegraphisch an den Chef der Hochseestreitkräfte, bekam aber, wie zu erwarten war, zur Antwort, daß die Zahl der Torpedoboote nicht einmal ausreiche, die Bewegungen der Flotte zu sichern. Auch die Küstenschutzdivision konnte nicht aushelfen.

Die erste Ladung von 700 U-Minen, die „Deutschland" aus Kiel brachte, wurde für den Westausgang des Rigaschen Meerbusens bestimmt. (Karte 1.) Der Hilfsstreuminendampfer selbst sollte 580 Minen quer vor die südliche Durchfahrt legen (Aufgabe II), dann die 19. Halbflottille die Küstenstrecke nordöstlich und westlich Lyserort (Aufgabe III u. IV) verseuchen[1]). Dem schnelleren und weniger auffallenden „Albatroß" wurde die Sperrung der Schäreneinläufe übertragen. Dort wurden die Sperren zur Erschwerung des Auffindens und Räumens 15—20 sm von den betreffenden Engen entfernt gelegt, ähnlich wie der Feind es in den deutschen Gewässern gemacht hatte. 200 große Minen sollten den Weg von Utö nach Gotska Sandö und Farö verriegeln (Aufgabe V), 350 U-Minen den nach Kopparstenarne und der Enge Gotland—Öland führenden (Aufgabe VI), schließlich 160 große Minen die Kurse, die von den westlicher gelegenen Schäreneinfahrten beiderseits Bogskär vorbeiführten (Aufgabe VII). Die Aufstellung der Sperrpläne wurde den Kommandanten der Minenschiffe überlassen. Wo es nicht möglich war, die Minen ungesehen von Land zu werfen, sollten sie wenigstens zum Teil auf so flachem Wasser geworfen werden, daß das Wegräumen Schwierigkeiten machte. Sowohl am Rigaschen Meerbusen wie vor den Schären war Vorsorge zu treffen, daß das verseuchte Gebiet für eigene Streitkräfte passierbar blieb. Für sämtliche Minen wurde Tiefeneinstellung 2,5 m befohlen, in der Annahme, daß die U-Boote an den gewählten Stellen noch nicht getaucht fuhren. Auf die Verwendung der Pendelzündung der U-Minen wurde verzichtet, damit die so flach stehenden Minen nicht durch den Seegang zur Detonation gebracht würden.

Die Pause bis zum Eintreffen der Minenschiffe wurde durch kleinere Vorstöße ausgefüllt. Das in Libau liegende „U A" erhielt am 7. Juni Befehl, nach der Irbenstraße zu gehen und auf auslaufende Schiffe, im besonderen auf U-Boote, Jagd zu machen. Mit ihnen zusammen ging am 8. Juni abends S. M. S. „Thetis" nach den nördlichen Gewässern in See, begleitet von 2 Torpedobooten. Die Streitkräfte benutzten probeweise einen neuen Weg durch das minenverdächtige Gebiet, von Libau Ansteuerungstonne (Punkt B) Kurs West bis zur 100 m-Linie, und wurden deshalb von Hilfsminensuchbooten hinausgeleitet, wobei S. M. S. „Thetis" 12 sm vom Hafen in einiger Entfernung 6 Oberflächenstände sichtete[2]). In Anbetracht des feindlichen Torpedobootsvorstoßes nach Steinort und des Minenunfalls von „Glyndwr" genügte nämlich dem Admiral der eine, über Steinort in die freie See führende Weg nicht mehr. Dieser wurde

[1]) Die am 4. Juni geworfene Sperre wurde jetzt mit Nr. I bezeichnet.

[2]) Vgl. Seite 137.

außerdem unter verschärfte Bewachung gestellt, in Zukunft kreuzten des Nachts 2 Hilfsminensuchboote nordwestlich Steinort.

„UA", Oberleutnant zur See Wilhelms, langte in der Frühe des 9. Juni auf seinem Posten an und hielt dort bis zum 14. abends aus, täglich 18—20 Stunden getaucht fahrend. Der Feind regte sich nicht, kein U-Boot kam in die Nähe, weder Rauch- noch Ölwolken zeigten sich an der Kimm, trotz der oft ausgezeichneten Sichtigkeit, nicht einmal ein Flieger wurde beobachtet. Das kleine, für Fahrten von solcher Dauer eigentlich nicht eingerichtete Boot bestand die Probe glänzend, ernstere Havarien kamen nicht vor, auch nicht als es in den letzten Tagen stürmisch wurde. Die tägliche ausgedehnte Unterwasserfahrt wurde dadurch ermöglicht, daß der Kommandant aufs äußerste mit Energie sparte. Es brannte nur das unbedingt erforderliche Licht, die Kommandoelemente waren ausgeschaltet, statt mit dem elektrischen wurde mit dem Handruder gesteuert, und es lief nur eine Maschine mit niedrigster Umdrehungszahl. Das Boot steuerte bei ruhigem Wetter trotz der geringen Geschwindigkeit von 1,5—2 sm gut auf Sehrohrtiefe, unangenehm war, daß es schon bei wenig Seegang 2—3 Strich vom Kurse abfiel. Bei der Ankunft in Libau hatte es noch die Hälfte seines Brennstoff- und Schmierölvorrates, dagegen war das Kühlwasser bis auf wenige Liter verbraucht. Die Strapazen der Mannschaft waren bei den kümmerlichen Wohnverhältnissen groß gewesen; im besonderen hatten die beiden Tiefensteurer, die sich gegenseitig ablösten, einen schweren Dienst gehabt.

Die Kreuzfahrt S. M. S. „Thetis" nach Dagerort, zurück bis in Höhe von Östergarn, dann nach dem schwedischen Festland hinüber, verlief planmäßig. Am 9. Juni vormittags, als der Leuchtturm von Dagerort herauskam, wendete Fregattenkapitän Hildebrand zum ersten Male. Um Mitternacht trat er, bei Almagrundet Feuerschiff angekommen, westlich Gotland die Rückfahrt nach Libau an. Östlich Farö-Sund hatte man ein paar Boote von „Dora Hugo Stinnes" treibend getroffen und geborgen, bei Hufvudskär wurde ein schwedischer Segler untersucht und wieder entlassen. Vom Feinde war nichts zu sehen gewesen.

Der Vorstoß wurde in ähnlicher Weise mit den 3 Panzerkreuzern wiederholt, da die Kleinen Kreuzer an die Werft gebunden waren; „Lübeck" hatte große Kesselreinigung, „Augsburg" erhielt Ölzusatzfeuerung eingebaut. Für die U-Bootssicherung konnte die X. Flottille nur 4 Boote stellen, denn 3 Boote hatten dringende Reparaturen, 2 standen zur großen Kesselreinigung heran, 3 waren im Bootsumtausch begriffen, eins, „V 108", war in Libau stationiert. Am 11. Juni vormittags lief Kontreadmiral Hopman aus Neufahrwasser aus. Die Strecke bis Hela wurde, da ein

Putziger Schulflugzeug ein U-Boot gesichtet haben wollte, schiffsweise in Zickzackkursen zurückgelegt, dann marschierte der Verband über Rixhöft nach der Enge Öland—Gotland und weiter nach Norden. Abgesehen von zweimaligem Passieren von Nebelbänken und der Untersuchung eines Dampfers ereignete sich nichts von Belang. Dem Admiral stand nur wenig Zeit zur Verfügung, und es genügte ihm, wenn der feindliche Nachrichtendienst von seinem Anmarsch Kenntnis erhielt. Daher schwenkte er am 12. vormittags, als er Hufvudskär passiert hatte, auf Ostkurs und machte sich, Gotska Sandö und Gotland gut an Steuerbord lassend, auf den Rückmarsch. Am 13. mittags waren die Schiffe wieder in Danzig. Die wenig auffallenden Stangenbojen, die das Westende der Rixhöft-Sperre bezeichneten, waren nicht gesichtet worden, es wurde daher das Auslegen eines Kriegsfeuerschiffes oder zum mindesten einer Leuchtboje beantragt; ein Torpedoboot zu verwenden, wie es bisher geschehen war, verbot die Knappheit an diesen Fahrzeugen. Der Oberbefehlshaber fand eine derartige Kennzeichnung eines Kurses, der vermutlich dem Feinde als sehr bequem bekannt war, zu auffällig, abgesehen von der seemännischen Schwierigkeit, ein Schiff auf 85 m Wasser sicher zu verankern. Aber er ließ sich dann doch von der Zweckmäßigkeit eines Feuerschiffes, welches immer nur für kurze Zeit ausgelegt werden sollte, überzeugen und erwirkte die Ausrüstung eines geeigneten Dampfers.

Am Nachmittag und Abend des 13. Juni langten die beiden Minenschiffe in Neufahrwasser an. Aber das Wetter wurde schlecht, und erst nach 3 Tagen flaute es so weit ab, daß mit der Erledigung der Aufgabe II begonnen werden konnte. (Karte 1.) Der Hilfsstreuminendampfer verließ unter Führung des 2. Admirals auf „Augsburg" am 17. früh Neufahrwasser und steuerte über Rixhöft nach der Winkowa-Bank, 4 Boote der 19. Halbflottille bildeten U-Bootssicherung; Admiral Hopman blieb mit den Panzerkreuzern und „Thetis" in Danzig in Bereitschaft. S. M. S. „Lübeck", Fregattenkapitän Halm, mit 2 Torpedobooten ging am Vormittag von Libau aus nach Dagerort und ließ sich dort 9 Uhr abends sehen. Die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser prüfte, gedeckt durch „Beowulf", tagsüber den Steinortweg nach, während „V 108" gegen Lyserort sicherte.

Kommodore v. Karpf beabsichtigte, die Minen während der dunkelsten Stunden zu werfen, und richtete die Kurse so ein, daß die Schiffe sich so spät wie möglich dem 10 sm von Land abliegenden Anfangspunkt näherten. Nur ein Torpedoboot wurde vorausgeschickt, um das Besteck zu kontrollieren und Richtung und Stärke des Stromes festzustellen. Dieser erwies sich als unbedeutend, der Schiffsort war nicht ganz genau zu ermitteln; zwar war Lyserort-Leuchtturm noch zu sehen, aber eine Spierentonne, die

„Thetis" vor 14 Tagen auf der Winkowa-Bank angetroffen hatte, war nicht zu finden, und die Lotungen brachten keine Klarheit. Das Werfen der 580 Minen ging glatt vonstatten, nur explodierte eine von ihnen beim Aufstoßen auf dem Grunde. 1 Uhr nachts war es beendet, „Deutschland" schloß wieder an „Augsburg" heran, und auch die von Norden kommende „Lübeck" schor in die Linie ein. Um 6 Uhr wurde Steinort passiert, und alsbald ankerten die Schiffe im Libauer Hafen. Korvettenkapitän v. Rosenberg konnte melden, daß das Minenfeld innerhalb des befohlenen Sektors des Leuchtfeuers von Pissen geworfen war, es sei jedoch möglich, daß das Feld 2 sm weiter außen läge als geplant, da die geloteten Wassertiefen mit den in der Karte verzeichneten nicht übereinstimmten. Das Minenlegen selbst war von Land sicher nicht zu bemerken gewesen, vermutlich allerdings die Anwesenheit der Schiffe. Daß um Mitternacht starker russischer Funkverkehr einsetzte, wollte nicht viel besagen, dieser konnte auch durch „Lübeck" verursacht sein.

Minenaufgabe III sollte in der Nacht darauf erledigt werden. Die 19. Halbflottille, Chef Kapitänleutnant Wilhelm Rebensburg[1]), nahm die bereitliegenden Kippbühnen an Bord und empfing bei „Deutschland" je Boot 12 U-Minen. Am 18. Juni nachmittags gingen S. M. S. „Augsburg", mit dem 2. Admiral an Bord, und die Boote in See, ein Flugzeug klärte vor ihnen nach Nordwesten auf. Lyserort wurde von Westen her angesteuert, und während „Augsburg" außer Sichtweite von Land als Deckung zurückblieb, wurde die 19. Halbflottille bald nach 10 Uhr detachiert, der Chef der 20. Halbflottille auf „S 138", Kapitänleutnant Frhr. Röder v. Diersburg, führte sie über Lyserort-Riff hinweg in die Irbenstraße hinein. Da die Leuchttürme von Lyserort und Pissen gut zu peilen waren, kam das Minenfeld genau an den beabsichtigten Platz. Andererseits ließ eine dunkle Wolkenbank im Norden eine kleine Hoffnung, daß das Minenwerfen dem Feinde verborgen blieb. Das blieb es in der Tat, aber die Russen schlossen richtig, daß das geheimnisvolle Auftauchen deutscher Torpedoboote in den beiden Nächten Minenlegungen zum Zweck hatte. Gleich am 19. Juni verließ „Nowik" mit drei Halbflottillen Kuiwast-Reede im Moonsund, um den Küstenkurs südlich Windau mit Minen zu sperren. Während „Nowik" und eine Halbflottille nach Westen, eine andere Halbflottille nach Süden sicherte, legte die verstärkte Spezialhalbflottille um

[1]) „S 149" (Ersatz „S 128") Oberleutnant zur See Menzel (Hermann),
„S 130" = = = Herrmann (Franz),
„S 126" = = = Klein (Friedrich Wilhelm),
„S 147" (Ersatz „S 129") = = = Fett,
„S 131" = = = Küffner.

Mitternacht unweit Backofen 175 Minen, rechtwinklig zu der alten, längs der Küste ausliegenden Sperre. Sie selbst schützten sich gegen deutsche Minen, indem sie dicht unter der kurländischen Küste auf der 5 m-Linie marschierten.

Das Auslegen der Sperre IV unterblieb. Ein Befehl des Prinzen Heinrich verfügte, daß vorläufig vor dem Rigaschen Meerbusen keine Minen mehr zu legen seien, eine Maßnahme, die mit dem Plane einer Unternehmung gegen Riga im Zusammenhang stand. Außerdem wurde die „Deutschland" der Armee für den Transport von Lokomotiven und Eisenbahnwagen zur Verfügung gestellt. Dank günstiger Umstände konnte sie vorher noch eine Ladung U-Minen aus Kiel holen.

Nun wurde mit dem Versuchen der Kurse nach Utö begonnen. Kontreadmiral Hopman beschloß, S. M. S. „Albatroß" trotz des Mangels an Torpedobooten mit allen Streitkräften zu decken; nur „Thetis" wurde in Danzig zurückgelassen. Im Interesse der Geheimhaltung wurden neue Bestimmungen für den Funkverkehr aufgestellt: Die Befehle für die Libauer Schiffe wurden erst beim Zusammentreffen in See schriftlich übermittelt, Zeit des Auslaufens und Treffpunkt wurde über Land telegraphiert, der Minenleger hatte die Erledigung seiner Aufgabe erst nach Wiedervereinigung mit dem Gros optisch zu melden. Die Panzerkreuzer und „Albatroß" verließen am 20. Juni abends die Weichsel, sammelten bei Hela und marschierten dann auf dem üblichen Wege östlich Gotland nach Norden. Nordwestlich von Steinort wurden die von Libau kommenden beiden Kreuzer aufgenommen und als Marschsicherung vor die Spitze gezogen, für die U-Bootsabwehr standen nunmehr im ganzen 9 Torpedoboote zur Verfügung. 20 sm südlich von Bogskär angekommen, entließ der Admiral um 8 Uhr den Minenleger, „Augsburg" und „Lübeck". Während diese, von je zwei Booten begleitet, auf Svenska Björn-Feuerschiff bzw. Oleg-Bank vorstießen, ging S. M. S. „Albatroß", Fregattenkapitän West, mit „G 135" an Bogskär heran und holte sich ein Abgangsbesteck. Um 11 Uhr fiel planmäßig die erste Mine, und nach 20 Minuten waren sämtliche 200 Minen geworfen. Mit großer Wahrscheinlichkeit wurde diese Sperrlegung von niemandem bemerkt; die russischen Quellen bestätigen dies, indem von Alarmierungen oder Gegenmaßnahmen nirgends die Rede ist. Auch beim Sammeln und während des Rückmarsches kam, abgesehen von einigen Küstenseglern, die „Augsburg" am Eingang zur Alandssee antraf, nichts in Sicht. Man wunderte sich besonders über das Ausbleiben jeden U-Bootsangriffes in der sehr hellen Nacht. Die kleinen Kreuzer marschierten wieder dem Gros voraus, bis sie um 8 Uhr vormittags mit der 20. Halbflottille nach Libau detachiert wurden. Admiral Hopman steuerte

Rixhöft an. „Indianola", die er als Markschiff bestellte, war nicht fahrbereit, weshalb „G 135" nach Hoborg geschickt wurde; das sichere Besteck war höchst willkommen, da die Azimuthbestimmungen des Nachmittags infolge der verzerrten Kimm sehr ungenau ausfielen. Um Mitternacht (22./23. VI.) liefen die Panzerkreuzer und „Albatroß" in die Weichsel ein und machten im Kaiserhafen fest.

Es dauerte zwei Tage, bis die neuen Minen aus Kiel kamen. Den Richtlinien des Oberbefehlshabers entsprechend wurde in der Zwischenzeit ein Kreuzer vorgeschickt. S. M. S. „Thetis" ging mit „G 135" als U-Bootssicherung am Morgen des 24. Juni in See, zunächst auf dem neuen, Memel vermeidenden Wege nach Libau, von wo ein zweites Boot, „S 139", herangezogen wurde. 10 Uhr abends rundete Fregattenkapitän Hildebrand Hoborg, zur Irreführung feindlicher Agenten in Kiellinie und unter starker Rauchentwicklung. Nachdem am anderen Morgen Hufvudskär und Almagrundet-Feuerschiff in Sicht gewesen war, ging es in weitem Bogen östlich Gotska Sandö—Gotland zurück. Ursprünglich sollte sich der Kreuzer noch an der russischen Küste zeigen, jedoch ein Funkspruch berief ihn nach Libau.

Gleichzeitig mit dieser Streife unternahmen Libauer Streitkräfte zwei kurze Vorstöße, zu denen sich der 2. Admiral aus Gründen der Sicherung veranlaßt sah. Weil kein Flugzeug startbereit war, wurde am 24. früh eine Torpedobootsrotte auf Vorposten geschickt. Sie kam gerade zurück, als um 9 Uhr vormittags ein feindliches Landflugzeug in großer Höhe über dem Hafen erschien und angriff. Eine der Bomben schlug in der Nähe von „Inkula" ein, Schaden wurde weder durch sie noch durch das Schrapnellfeuer der eigenen Batterien angerichtet. Die Bordgeschütze konnten sich an der Abwehr ihrer geringen Erhöhung wegen nicht beteiligen, doch griffen die Schiffe und Boote mit Maschinengewehren und Gewehren ein; das Flugzeug mußte in den Wäldern nördlich Libau niedergehen und wurde zerstört. Kommodore v. Karpf ordnete Zweistunden-Bereitschaft an und ließ gegen Abend S. M. S. „Lübeck" aufklären. Eins der Begleitboote, „S 141", stieß bei der Untersuchung von Fischerbooten infolge der Ungenauigkeit der Karten nahe Steinort auf einen Stein und beschädigte sich die Schrauben so schwer, daß es nach Danzig ins Dock geschickt werden mußte. Fregattenkapitän Halm marschierte mit „S 130" allein weiter, erreichte 9.30 Uhr abends die Linie Farö—Zerel und lief in der Frühe wieder ein, ohne besondere Beobachtungen gemacht zu haben.

Der durch die Havarie von „S 141" noch gesteigerte Mangel an Torpedobooten, andererseits die Forderung des Oberbefehlshabers, die dauernde Beobachtung des Finnischen Meerbusens möglichst bald aufzu-

nehmen, nötigte Kontreadmiral Hopman zu dem Entschluß, S. M. S. „Albatroß" auf den beiden nächsten Minenunternehmungen nur von der Hälfte der Schiffe begleiten zu lassen, und zwar bestimmte er für Aufgabe VI „Prinz Adalbert", „Prinz Heinrich" und „Thetis", Aufgabe VII sollte dann unter Leitung des 2. Admirals von „Augsburg", „Roon" und „Lübeck" gedeckt werden. Nur so konnten die teilnehmenden Schiffe einschließlich des Minenlegers ausreichend gegen U-Boote gesichert werden. Um der Gefahr von Schiffsverlusten zu begegnen, schien es überhaupt geboten, den U-Bootsangriffen nicht mehr Schiffe auszusetzen, als unbedingt notwendig[1]). Mit Angriffen der feindlichen Überwasserstreitkräfte war kaum zu rechnen, nach wie vor sprach alles dafür, daß sie sich ganz zurückhielten. Traten sie doch einmal in Erscheinung, dann ließ die jetzt herrschende große Sichtigkeit den eigenen Streitkräften Zeit zum Rückzug, und unter Umständen konnten die in den Häfen bleibenden Kreuzer zu Hilfe eilen[2]). Großadmiral Prinz Heinrich, dem die beabsichtigte Teilung der Streitkräfte gemeldet wurde, hatte nichts einzuwenden, zumal eben die I. und IV. Aufklärungsgruppe zur Erledigung von Übungen in Kiel eintrafen und voraussichtlich bis 1. Juli dort blieben. Es war nach den bisherigen Erfahrungen mit dem russischen Nachrichtendienst „anzunehmen, daß Aufenthalt dem Gegner bekannt."

S. M. S. „Albatroß" nahm am Morgen des 25. Juni 350 U-Minen über und trat gegen Abend hinter „Prinz Adalbert" und „Prinz Heinrich" den Marsch nach den Alands-Inseln an (Aufgabe VI). „Thetis" stieß am 26. mittags zum Gros und sicherte von da an 4 sm vor dem Flaggschiff, die X. Flottille (8 Boote) war auf die vier Schiffe verteilt. 9 Uhr abends wurden „Thetis" und „Albatroß" detachiert und steuerten zunächst Bogskär an. Die Insel war auf dem Kreuzer kaum in Sicht gekommen, als „S 142", Kapitänleutnant Menche, Backbord voraus Torpedolaufbahnen bemerkte und die entsprechenden Warnsignale machte. Infolge Versagens der Sirene wurden sie als Minenalarm verstanden, weshalb „Thetis" stoppte und zurückging. Der Irrtum hatte keine bösen Folgen, alle drei Torpedos gingen vorn vorbei. Die Laufbahnen waren in der Dämmerung spät erkannt worden, so daß der Angriff gute Aussicht auf Erfolg hatte, obwohl er von dem russischen U-Boot „Drakon" aus 1500 m Entfernung geführt wurde. „S 142", das selbst knapp ausweichen konnte, nahm die Bekämpfung des U-Bootes auf, fand aber nur noch die Schußstelle. Fregattenkapitän Hildebrand holte einige Seemeilen nach SW aus und

[1]) Von Anfang Mai bis Mitte Juni waren von U-Booten etwa 20 Torpedos auf die Schiffe und Boote der Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee gefeuert worden.

[2]) Ausführungen im Kriegstagebuch des F. d. A. d. O. vom 30. Juni.

ging dann auf seine Sicherungsstellung bei Bogskär, ständig hohe Fahrt laufend. Um 10 Uhr meinte der Kreuzer in NO eine Rauchwolke zu erkennen, stieß vor und machte FT-Meldung. Aber nach einer halben Stunde hatte man die Gewißheit, daß es sich um eine Wolkenbildung handelte. Das Minenschiff, welches im Augenblick des U-Bootsangriffs 1,5 sm hinter „Thetis" stand, verfuhr dem Manöver des Kreuzers entsprechend. Als dann vom Flaggschiff kam: „Versuchen, Aufgabe durchzuführen", hielt Fregattenkapitän West mit Zickzackkursen wieder auf Bogskär zu und begann nach genauer Schiffsortbestimmung mit dem Minenwerfen; das Flottillenboot „G 135" fuhr in Staffel dicht bei „Albatroß", um zu verhüten, daß ein U-Boot das Fallen der Minen gegen den sehr hellen Nordhimmel beobachtete. Wie befürchtet, waren einige Oberflächenstände darunter; man hoffte, daß sie abtrieben. Um 1 Uhr früh setzte „Albatroß" sich wieder hinter die Panzerkreuzer. Das Flaggschiff ging mit „Thetis" und der 19. Halbflottille, auf dem Steinort-Weg von Hilfsminensuchbooten gesichert, nach Libau, um zur Probe in den Vorhafen einzulaufen. Das Passieren der Mitteleinfahrt machte keine Schwierigkeiten; allerdings herrschte ruhiges Wetter, bei starken südlichen Winden würde das Manöver, so urteilte der Admiral, vielleicht unmöglich gewesen sein. S. M. S. „Prinz Heinrich" bestellte sich „Indianola" nach der Rixhöft-Straße, traf das Schiff richtig an und machte um 11 Uhr abends in Neufahrwasser fest, S. M. S. „Albatroß" ging bei dem Minendepotschiff „Victoria Louise" längsseit.

Am 26. Juni war eine Agentennachricht des Inhalts eingelaufen, daß am Tage vorher 4 große und 2 kleine Kriegsschiffe, sämtlich mit 2 Masten und 2 Schornsteinen, bei Kopparstenarne gesichtet worden seien. Kommodore v. Karpf hatte für die in Libau liegenden Kreuzer verschärfte Bereitschaft befohlen, um einer Anforderung des Admirals sofort entsprechen zu können. Dieser maß jedoch der Meldung keine Bedeutung bei. „Wenn sie überhaupt richtig ist, kann sie sich nur auf schwedische Schiffe beziehen. Die Russen haben keine 4 großen Schiffe mit 2 Schornsteinen, abgesehen von Linienschiffen, die sie doch nicht ohne Kreuzer dorthin schicken werden. Die neueren Nachrichten über die Dislokation der russischen Seestreitkräfte machen es immer wahrscheinlicher, daß sie den Schärengürtel bisher nicht verlassen haben und auch anscheinend nicht die Absicht dazu haben[1])." Der Kommandant S. M. S. „Albatroß" nahm die Meldung zum

[1]) Aufzeichnung vom 30. Juni. Bei der Meldung handelte es sich in Wirklichkeit um „Thetis" mit ihren beiden Begleitbooten, statt „4 große . . ." mußte es heißen „1 großes und 2 kleine Kriegsschiffe". Der in Danzig entstandene Übermittlungsfehler wurde damals nicht erkannt.

Anlaß, um dafür einzutreten, daß die Deckungsstreitkräfte für die Minenunternehmungen so stark wie möglich gemacht würden. Auch warnte er vor einer Besteckkontrolle bei Gotska Sandö auf dem Hinwege, die auf beiden Minenunternehmungen stattgefunden hatte, sowie im Hinblick auf die U-Bootsangriffe vor der wiederholten Benutzung derselben Anmarschkurse. Admiral Hopman stimmte ihm in diesem Punkte zu; die Auswahl an Kursen sei nur nicht groß, wenn man bei der ungewöhnlichen Sichtigkeit weder von Gotland noch von der russischen Seite gesichtet werden wolle. Gegen die Ansteuerung von Gotska Sandö hatte er keine Bedenken. „Selbst wenn sich auf der Insel eine FT-Station befindet, können Agentennachrichten keinesfalls so schnell nach Rußland gelangen, daß noch rechtzeitig Gegenmaßregeln gegen das Minenlegen getroffen werden können." Daß Fregattenkapitän West eine stärkere Bedeckung wünschte, wunderte den Admiral nicht; konnte jener doch mit den Verhältnissen des Ostseekriegsschauplatzes, die so ganz anders geartet waren wie die der Nordsee, noch nicht vertraut sein.

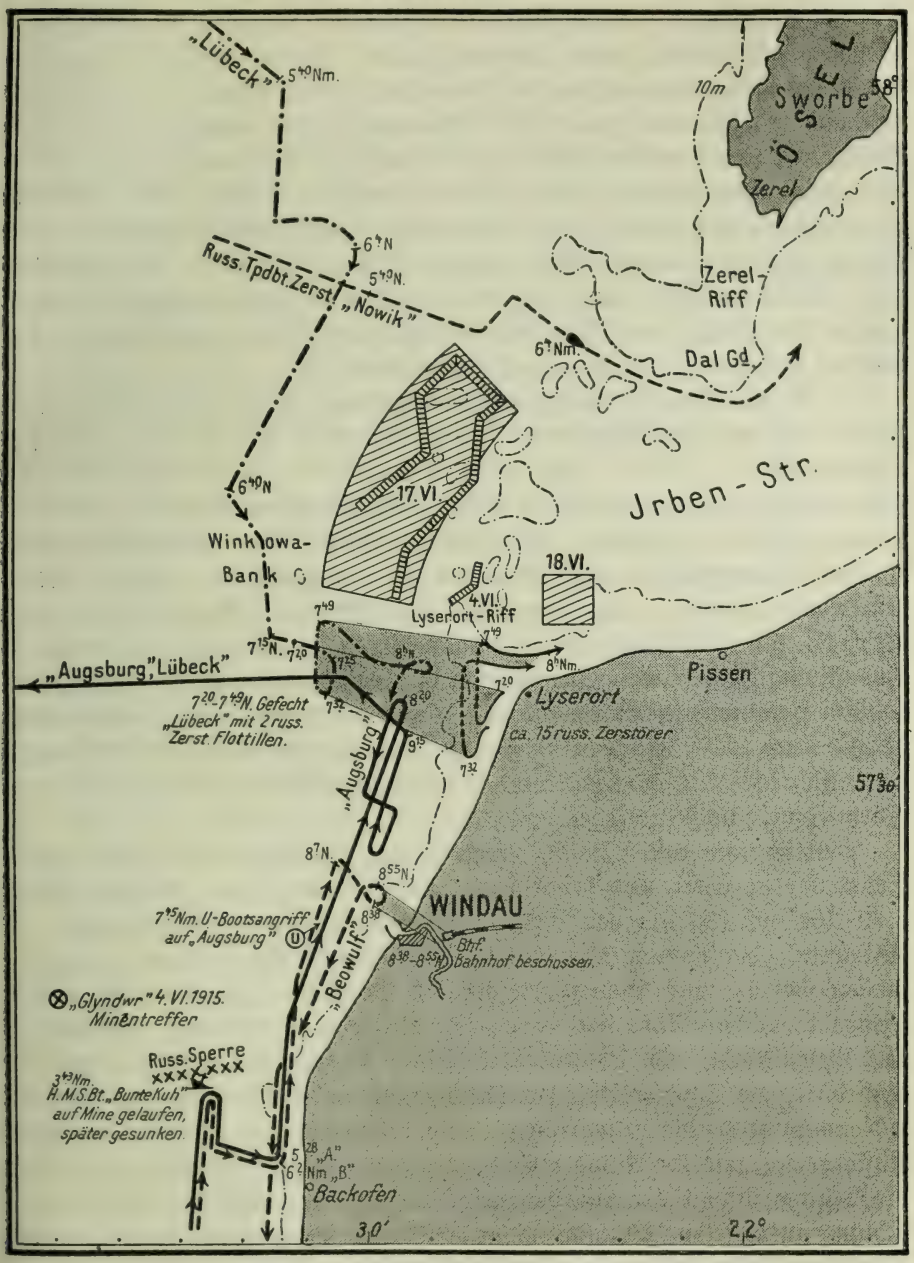
Der Feind raffte sich zu einem kleinen Gegenstoß auf. Wohl auf Grund des deutschen Funkverkehrs, den der U-Bootsangriff auf „Thetis" auslöste, wurden die im Moonsund liegenden 20 Zerstörer am 27. morgens alarmiert und verlegten ihren Ankerplatz nach Zerel. „Nowik" klärte mittags bis Gotland hinüber auf. Vermutlich wollte man dadurch einer neuen Sperrlegung vor der Irbenstraße entgegenwirken.

Kontreadmiral Hopman benutzte den Aufenthalt in Libau, um sich über den Fortgang der Arbeiten zu unterrichten. Zudem war eine Entscheidung zu treffen: Das Oberkommando der Njemen-Armee ersuchte, „Bahnhof und Bahnkörper von Windau zusammenzuschießen, die Stadt zu schonen, den Hafen unter Feuer zu nehmen, falls dort Vorräte größeren Umfanges verladen werden sollten." Als eine Folge der deutschen Vorwärtsbewegung, die neuerdings wieder in Fluß gekommen war, wurden Stadt und Land von den Russen geräumt. Diese Maßnahme war durch eine Beschießung von See aus kaum zu unterbinden, genauere Karten fehlten, selbst mit Fliegerbeobachtung würde es unmöglich sein, bestimmte Gebäude und Geländestreifen zu treffen und zu zerstören. Günstigstenfalls erreichte man, daß die Verladung weiter landeinwärts vorgenommen wurde, voraussichtlich führten Bombenangriffe der Flieger zu dem gleichen Erfolg unter wesentlich geringerem Einsatz. Trotz dieser Erwägungen des Admirals hielt der Gouverneur von Libau die Beschießung für höchst wertvoll, bei dem Charakter der Bevölkerung werde doch ein stark hemmender Einfluß ausgeübt. Die Marine erklärte sich dann bereit, einen Versuch zu machen.

Während „Prinz Adalbert" in Begleitung zweier Torpedoboote den Marsch nach Danzig fortsetzte, verließ „Beowulf" am 28. Juni morgens den Hafen mit 6 Hilfsminensuchbooten, die ihm unter der Küste einen Weg bis Windau bahnen sollten. Gleichzeitig lief „Lübeck" aus, um in Höhe von Filsand gegen den Finnischen Meerbusen zu sichern. Der 2. Admiral mit „Augsburg" folgte etwas später. Den Schiffen konnte nur je ein Torpedoboot beigegeben werden. „Beowulf" hatte Steinort noch nicht erreicht, als die Hilfsminensuchdivision U-Bootsalarm machte, das Führerboot meldete aber bald, daß man sich durch die leicht kämmende See habe täuschen lassen. Nordwestlich Backofen sichteten die Minensucher um 12.30 Uhr voraus Oberflächenstände, und bereits nach 2 Stunden konnte der Divisionschef dem Kommodore, der mittlerweile herangekommen war, melden, daß es sich um eine etwa 5 sm lange Ost-West-Sperre handelte; es war das ganz kürzlich, am 19. Juni, von der russischen Spezialhalbflottille geschaffene Hindernis. (Seite 160.) Kapitänleutnant Weidgen gedachte die Sperre an einer Stelle, an der 4 Oberflächenstände nebeneinander abgeschossen waren, zu durchbrechen, aber als er eben die vermeintliche Lücke passiert hatte, schlippte das Gerät aus; es lagen also dort noch mehr Minen, entweder in einer zweiten Reihe oder tieferstehende, die zwischen den flachen eingestreut waren. Da die Fischdampfer nicht an der flachstehenden Sperre arbeiten konnten, und „Inkula" mit den Motorbooten wegen Mangels an Sicherungsfahrzeugen nicht mitgenommen worden war, beschloß der 2. Admiral, die Sperre, wenn möglich, unter Land zu umgehen. Zunächst mußte die Suchdivision, die jetzt jenseits der Sperre stand, zurückkehren. Hierbei lief der Fischdampfer „Bunte Kuh", Kommandant Steuermann d. Res. Wegner, auf Mine und tauchte sofort mit dem Vorschiff bis zum Deck ins Wasser. Von der Besatzung war 1 tot und 6 verwundet, die Bergungsversuche, die 2 Stunden lang fortgesetzt wurden, mißlangen.

3 Minuten vor dem Unfall schlug eine Geschoßsalve 1000 m nordöstlich der Boote ein, von leichten Geschützen herrührend, einige weitere folgten. Woher geschossen wurde, war zuerst unklar, dann wurde in NO Mündungsfeuer beobachtet. Vor einer Stunde waren dort Rauchwolken aufgestiegen, aber jetzt war kein Fahrzeug zu sehen. Der Gegner wurde den deutschen Schiffen durch Luftspiegelung verborgen, die an diesem Tage besonders merkwürdige Formen annahm: einzelne Streifen der Wasserfläche schienen umgedreht zu sein und sahen aus wie dichtes Schilf. Erst 20 Minuten später, es war 4 Uhr geworden, entdeckte der Ausguck im Krähennest von „Augsburg" in Richtung Lyserort 8 Zerstörer. Kommodore v. Karpf schob nunmehr alle Zweifel, ob die Fortsetzung der Unternehmung noch lohne, beiseite, gelang es doch vielleicht, den Zerstörern den

Textskizze 14.



Gefecht bei Lyserort und Beschießung von Windau am 28. Juni 1915.

Rückweg nach der Irbenstraße zu verlegen und sie zwischen die beiden Kreuzer zu bringen. „Lübeck" wurde angewiesen, nach der Winkowa-Bank zu gehen, „Augsburg" und „Beowulf" loteten sich mit Hilfe der Torpedoboote und Minensuchboote an die 10 m-Linie heran, kamen von der Sperre frei und marschierten hinter einer Minensuchgruppe nordwärts. Da das Suchgerät wiederholt am Grunde hakte, und das Wiederausbringen jedesmal einige Zeit dauerte, kamen sie nur langsam vorwärts. Bei Backofen wurden die Schiffe von Land mit Gewehren und Maschinengewehren ohne Erfolg beschossen, die Schützen waren nicht zu entdecken. Als Windau gegen 7 Uhr in Sicht kam, gab der Kommodore trotz der späten Stunde an die Landflugstation Libau das Signal zum Start eines Fliegers, der nachher das Feuer von „Beowulf" beobachten sollte.

S. M. S. „Lübeck", die seit 3 Uhr nachmittags westlich Filsand patrouillierte, stieß auf den Funkspruch des 2. Admirals mit SO-Kurs auf die Irbenstraße zu. Bereits nach einer Viertelstunde, um 5 Uhr, bekam sie Steuerbord voraus „Nowik" in Sicht. Der Zerstörer hatte wie am Tage vorher Befehl, bis Gotland aufzuklären, wurde aber unterwegs durch Funkspruch angewiesen, nicht weiter als 20 sm vorzustoßen. Gerade als er kehrtmachte, sichtete er die Rauchsäule der „Lübeck". Vergebens versuchte diese, sich auf Schußweite heranzumanövrieren, ihr Gegner zog sich unter Ausnützung seiner weit überlegenen Geschwindigkeit zurück. Fregattenkapitän Halm war in der Verfolgung so weit an Zerel herangekommen, daß er mit Kurs SSW abhalten mußte, um das deutsche Minenfeld im Bogen zu umfahren. Als er 6.45 Uhr den befohlenen Punkt erreichte, war von einem Feinde nichts zu sehen.

Endlich kam unter Land, etwas südlich Lyserort, eine größere Zahl Fahrzeuge in Sicht, und sofort stieß „Lübeck" auf sie zu. Als die Boote 7,20 Uhr auf 130 hm das Feuer eröffneten, drehte der Kommandant in Unkenntnis der vom 2. Admiral beabsichtigten Umklammerung zum laufenden Gefecht nach Steuerbord auf. Bald rückten die feindlichen Aufschläge in nächste Nähe des Kreuzers. Dieser war nicht nur im Hinblick auf Geschützzahl und Beweglichkeit seiner Gegner im Nachteil, sondern auch durch die Schwierigkeit der Zielbezeichnung und den Mangel sicherer Abkommpunkte; die graugrünen Boote verschwammen in dem waldigen Hintergrund, und ihr Rauch trieb gerade auf „Lübeck" zu. Außerdem war die Leitung infolge der zahlreichen feindlichen Kurzschüsse auf Fleckerbeobachtung angewiesen. Plötzlich nahm die Rauchverschleierung derart zu, daß überhaupt kein Ziel mehr auszumachen war. Leitete der Feind einen Torpedoangriff ein? Fregattenkapitän Halm ging zur Vorsicht auf Gegenkurs, und nun kamen die Flottillen, die ebenfalls auf nördlichen Kurs

gewendet hatten, wieder heraus. Das Gefecht wurde auf Entfernungen von 115—100 hm fortgesetzt; die Zerstörer, deren jetzt 15 gezählt wurden, hielten auf Lyserort-Riff zu und schwenkten in den Rigabusen hinein. „Lübeck" verfolgte sie, soweit die eigenen Minensperren und die Untiefen es erlaubten, mußte dann aber um 8 Uhr das Feuer einstellen. Man glaubte, drei Treffer erzielt zu haben, das wird jedoch von russischer Seite bestritten. Der Kreuzer selbst war nicht getroffen; nur war eine 10 cm-Granate durch die Flagge hindurchgegangen, und mehrfach flogen Sprengstücke an Deck. Auch das Begleitboot „S 130", welches sich wegen zu geringer Reichweite seiner Geschütze am Gefecht nicht beteiligen konnte und daher in Feuerlee gefolgt war, blieb unbeschädigt. Immerhin zeigten sich die russischen Zerstörer als artilleristisch achtenswerte Gegner, die Streuung in den Salven war gering gewesen, die gemeinsame Feuerleitung mehrerer Boote, die anscheinend mit Flaggensignalen durchgeführt wurde, hatte überraschend gut gearbeitet.

„Augsburg" hatte bei Eintreffen von „Lübeck" den Feind nicht mehr in Sicht. Als dann bei dieser plötzlich Granaten einschlugen, stieß Kommodore v. Karpf unter Verzicht auf Minenschutz mit höchster Fahrt vor. Bei Backofen sowohl wie in Windau brannte ein großes Feuer. Da schon öfters Brandwolken aufgestiegen waren, wenn deutsche Schiffe mit Nordkurs passierten, sah der 2. Admiral darin Signale, mit deren Hilfe die Bewohner den eigenen Truppen und Schiffen das Nahen des Feindes ankündigten. Vor Windau schoß um 7.45 Uhr ein U-Boot zwei Torpedos auf den Kreuzer, erfolglos, da der Angriff aus großer Entfernung (1500—2000 m) und achterlicher Stellung erfolgte. „S 149" und „S 131" nahmen die U-Bootsjagd auf, „Augsburg" selbst fuhr weiter, bekam aber die Zerstörer nicht mehr zu fassen.

Auch „Beowulf" eilte auf den Kampfplatz. Als dann die Verfolgung aufgegeben werden mußte, erhielt er Befehl, nach Möglichkeit die geplante Beschießung durchzuführen. 8.30 Uhr traf er mit einem Torpedoboot vor Windau ein. Das Flugzeug war nicht zur Stelle, da es wegen Motorschadens auf halbem Wege hatte umkehren müssen; aber die Bahnanlagen verrieten sich durch den Rauch einer fahrenden Lokomotive. Während das Schiff sich mit kleiner Fahrt 2000 m vom Strande hielt, eröffnete Kapitän zur See Ebert mit einem Fabrikschornstein als Hilfsziel auf 42 hm das Feuer. Ein Aufschlag hatte eine schwarze Sprengwolke im Gefolge, traf also anscheinend auf ein Kohlenlager. Vier Schuß wurden auf ein größeres Gebäude abgegeben, welches als die Bahnhofshalle angesprochen wurde; zwei davon trafen erkennbar ihr Ziel. 8.55 Uhr ließ der 2. Admiral das Feuer einstellen und den Rückmarsch antreten. Der langsame „Beo-

wulf" wurde mit zwei Torpedobooten auf den Weg längs der Küste verwiesen. „Augsburg" und „Lübeck" mit „S 130" umgingen das minenverdächtige Gebiet, indem sie über Lyserort die offene See gewannen und den Steinort-Weg zur Ansteuerung von Libau benutzten. Die Hilfsminensuchdivision wurde gegen 9 Uhr beim Passieren von Backofen wiederum von Land angegriffen, Kapitänleutnant Weidgen beschoß darauf den Leuchtturm und den südlich anschließenden Waldrand mit einigen Granaten und brachte die feindlichen Maschinengewehre zum Schweigen. Bei Sonnenaufgang waren alle Gruppen in Libau.

Die Aufgabe war gelöst. Freilich war die Beschießung infolge der mancherlei Hindernisse, die „Beowulf" erst am späten Abend vor Windau eintreffen ließen, und wegen der Anwesenheit eines feindlichen Unterseebootes nur kurz gewesen, es waren nicht mehr als 13 Schuß (24 cm) gefallen. Aber ein am nächsten Tage aufklärender Landflieger meldete Geschoßtrichter zwischen den Weichen des Personenbahnhofs, und die moralische Wirkung wäre durch eine größere Schußzahl kaum gesteigert worden. Die Bemühungen, Teilen der feindlichen Flotte, auf die man bei dieser Gelegenheit gestoßen war, eine Schlappe beizubringen, waren trotz der Verantwortungsfreudigkeit der Führer und der vorzüglichen Haltung der Besatzungen nicht von Erfolg gekrönt. Doch brachte „Lübeck" wertvolle Gefechtserfahrungen sowie die Kenntnis der Einlaufwege in die Irbenstraße mit.

Die feindlichen Flottillen hatten trotz ihrer Stärke nichts erreicht, im Gegenteil, ohne ihr Auftreten wäre vielleicht die Beschießung Windaus unterblieben. Auch der Angriff des Unterseebootes „Okun", dem man russischerseits den Abzug der deutschen Kreuzer zuschrieb, konnte die Durchführung der Unternehmung nur unwesentlich beeinflussen. Die Russen gingen am andern Morgen mit sämtlichen Zerstörern in die Windauer Gewässer, um dort neue Minen zu legen, kehrten aber wieder um, als sie einen Flieger über der Stadt kreisen sahen. Die Sperre wurde dann in der Nacht vom 29./30. Juni geworfen.

Die Rührigkeit des Feindes veranlaßte den 2. Admiral, der Sicherung von Libau besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Es kam hinzu, daß ein Dampfer, der am 29. morgens von Memel eintraf, im Westen Rauchwolken beobachtet haben wollte. Da von Seeflugzeugen kein einziges startbereit war, ließ der Kommodore „Thetis" bis zur Breite von Lyserort vorstoßen. Der Kreuzer ging nachmittags mit „S 130" in See, holte auf dem Wege über Bernaten nach Westen aus und erreichte, ohne etwas Verdächtiges wahrzunehmen, um Mitternacht den Nordpunkt, 50 sm WNW von Windau. Rückkehrend passierte er gegen 4 Uhr morgens Steinort.

Die Fahrt trug unglücklicherweise zur Beunruhigung der Streitkräfte in Libau bei. Man erkannte nicht, daß die Rauchschwaden, die sich am Abend am westlichen Horizont ausbreiteten, von „Thetis" herrührten. Da man zu gleicher Zeit besonders starken russischen FT-Verkehr wahrnahm und sogar Kanonendonner zu hören glaubte, wurde Alarmbereitschaft befohlen. In Danzig sah man die Lage nicht als bedrohlich an, es war nichts Neues, daß Zerstörer und U-Boote gelegentlich die Irbenstraße verließen. Kontreadmiral Hopman ließ die Aufklärungsfahrt der „Thetis" geschehen, verweigerte aber die vom 2. Admiral beantragten Torpedobootsverstärkungen und ordnete an, daß der Sicherungsdienst an den folgenden Tagen allein von Hilfsminensuchbooten versehen werden solle; den Torpedobooten sei Ruhe zu gönnen.

Am 29. Juni abends erging der Befehl für die nächste Minenunternehmung: »Erledigung der Aufgabe VII bei günstigen Umständen Donnerstag abend (1. Juli). Treibende Minen aus Minensperre VI lassen geraten erscheinen, Minensperre bei Helligkeit zu legen. Anmarsch von Westen her wegen letzten U-Bootsangriffs südlich Bogskär scheint günstig. Alle Anordnungen treffen durch Landtelegraph oder schriftlich.« Planmäßig hatte diesmal Kommodore v. Karpf die Leitung. „Roon", Fregattenkapitän Gygas, verließ zusammen mit „Albatroß" und fünf Torpedobooten am 30. Juni abends die Weichsel; „Augsburg", „Lübeck" und zwei Boote liefen am andern Morgen aus Libau aus. (Karte 4.) Bei der Annäherung an den Sammelplatz nordwestlich Steinort fanden die beiden Gruppen Nebelstreifen vor, die sich mehr und mehr verdichteten, vergebens suchten sie Fühlung zu gewinnen. Als Scheinwerferleuchten, Sirenensignale und Ausschwärmen der Torpedoboote, schließlich Austausch der beiderseitigen Schiffsorte durch Funkspruch nichts fruchteten, beschloß der 2. Admiral nach einstündigem Aufenthalt, getrennt weiterzufahren, und befahl einen Treffpunkt in Höhe von Farö. Um das Unternehmen noch an diesem Tage durchzuführen, mußte hohe Fahrt gelaufen werden, obwohl es zeitweilig ganz dick wurde. Auf dem neuen Sammelplatz war es heller, und zur festgesetzten Stunde bekamen die Schiffe einander in Sicht; „Roon" hatte einige Seemeilen zurück gestanden.

Nachdem die Befehle ausgefahren waren, nahm der Verband Kurs auf Gotska Sandö zur Besteckkontrolle. Gegen 6 Uhr abends schwenkten „Roon" und „Lübeck" mit je einer Torpedobootsrotte nach Osten ab; „Lübeck" sollte die Durchfahrt zwischen den deutschen Minenfeldern A und C überwachen, der Panzerkreuzer dahinter Aufstellung nehmen. „Augsburg" und „Albatroß" setzten den Marsch nach Norden fort. Einmal glaubte der letztere das Periskop eines U-Bootes zu sichten, machte

Alarm und drehte ab; man hatte sich durch einen treibenden Gegenstand täuschen lassen[1]). Bogskär, das von Südwesten angesteuert wurde, kam 7.30 Uhr recht voraus in Sicht. Während das Flaggschiff dann zwischen Bogskär und Svenska Björn-Feuerschiff kreuzte, warf Fregattenkapitän West 160 Minen nordöstlich und nordwestlich von Bogskär, wobei er wiederholt ins Treiben geratenen Minen der vorigen Sperrlegung begegnete. Nachdem 9.30 Uhr die letzte Mine gefallen war, machten sich „Augsburg" und „Albatroß" auf den Heimweg. Drei Stunden später wurden „Lübeck" und „Roon" an dem verabredeten Platz, 35 sm südlich Bogskär, aufgenommen, worauf der 2. Admiral durch Funkspruch meldete: »Aufgabe VII erledigt. Vom Feinde nichts gesichtet. Stehen 1 Uhr vormittags Quadrat 020 ε, Kurs 190°, Fahrt 17 sm.«

Die letzte der vorgesehenen Sperren war ausgelegt, das Juni-Programm war erfüllt. Die besonders in Anbetracht der Beanspruchung der Torpedoboote sehr rasche Erledigung wurde nur durch das gute Wetter ermöglicht, dem es auch zu danken war, daß die Sperren navigatorisch genau lagen. Man konnte mit einiger Sicherheit annehmen, daß wenigstens das Minenlegen südlich der Alands-Inseln vom Feinde nicht bemerkt worden war. Die Verseuchung des Westausganges der Rigabucht war noch unvollständig. Aber bei und östlich Bogskär, wo „Albatroß" über 700 Minen legte, war ein ernstes Hindernis geschaffen, und damit ein großer Schritt vorwärts zu dem vom Oberbefehlshaber gesteckten Ziele, der dauernden Beobachtung des Einganges zum Finnischen Meerbusen getan.

[1]) Auch „Lübeck" erlebte nachher falschen Alarm: eines der Sicherungsboote feuerte auf die Überreste eines vertriebenen Seezeichens.

Kapitel 7.

Ein russischer Kreuzervorstoß auf Memel. Das Gefecht bei Östergarn am 2. Juli 1915.

Am gleichen Tage, an dem die letzte Minenunternehmung begann, ging ein Teil der Baltischen Flotte zu einem Vorstoß in See. Welcher Umstand die Russen veranlaßte, von den bis dahin beobachteten Grundsätzen abzuweichen, ist nicht bekannt. Verschiedene Gründe mögen zusammengewirkt haben: Der starke und schnelle Panzerkreuzer „Rurik", welcher im Februar bei einer Grundberührung schwer beschädigt worden war, hatte Mitte Juni die Werft verlassen können. Die Gefechtsausbildung der Schiffe, die nach der Eisschmelze in Angriff genommen wurde, war abgeschlossen. Der neue Flottenchef, Admiral Kanin, war jetzt vier Wochen im Amt; vielleicht brauchte er einen sichtbaren Erfolg, um Offizierskorps und Besatzungen hinter sich zu bringen. Er konnte darauf zählen, durch den Nachrichtendienst rechtzeitig gewarnt zu werden, wenn etwa die unterlegenen deutschen Streitkräfte Verstärkungen erhielten. Diese dehnten, auf Libau gestützt, ihren Machtbereich immer weiter aus, und in den letzten Tagen hatten sie ungestraft Windau beschossen. Den Ausschlag gab wohl der ungünstige Stand der Operationen zu Lande, der eine Beunruhigung der deutschen rückwärtigen Verbindungen dringend wünschenswert machte. Andernfalls hätte die 6. Armee in St. Petersburg, der die Flotte unterstand, ihre Zustimmung gewiß nicht gegeben.

Die verstärkte I. Kreuzerbrigade, bestehend aus „Admiral Makaroff", „Bajan", „Bogatyr", „Oleg" und „Rurik", erhielt den Auftrag, östlich Gotland vorzustoßen, Memel zu beschießen und den deutschen Vorpostenstreitkräften, auf die man vermutlich traf, einen Schlag zu versetzen[1]). Den

[1]) Die Darstellung stützt sich auf die Tagebuchnotizen von H. Graf, die, soweit sie nicht eigene Erlebnisse bringen, auf Schilderungen ungenannter Fahrtteilnehmer beruhen. Kann die Quelle demnach für die Bewegungen und Gefechte der Kreuzer nicht als ganz einwandfrei angesehen werden, so bürgt doch die an vielen anderen Stellen nachprüfbare Zuverlässigkeit des Tagebuches für ausreichende Objektivität. Amtliches russisches Aktenmaterial liegt, abgesehen von dem nach der Unternehmung ausgegebenen kurzen Bericht, nicht vor. Die ausschlaggebende Rolle, die die Entzifferung von FT-Signalen bei dieser Unternehmung spielte, ist bei der Besetzung von Helsingfors 1918 bekannt geworden.

Kreuzern wurden „Nowik" und eine Zerstörerflottille beigegeben, die zu diesem Zweck am 30. Juni vormittags von der Irbenstraße zurückgezogen wurden. Das Auslaufen am 1. Juli früh war durch Nebel behindert, ebenso wie der Vormarsch der deutschen Streitkräfte, die Zerstörer blieben im Moonsund stecken und kamen mehrere Stunden zu spät. Da die Brigade mittlerweile den Marsch nach Süden angetreten hatte und hohe Fahrt lief, verzichtete der Leiter der Unternehmung, Kontreadmiral Bachireff, auf sie und schickte sie durch Funkspruch nach Hause; nur „Nowik" folgte mit 24 sm Fahrt und holte die Kreuzer ein. Der Weg, den das Geschwader nahm, ist ungewiß. Wahrscheinlich hat es sich, von Utö ausgehend, in der Mitte zwischen den schwedischen Inseln und den russischen Küsten gehalten. (Karte 4.) Am Nachmittag wurde es so dick, daß „Rurik" schließlich den Vordermann aus Sicht verlor und sich mit „Nowik" allein befand; vergebens bemühte er sich, den Anschluß wiederzugewinnen. Infolge atmosphärischer Störungen schlugen auch die Versuche, FT-Verbindung herzustellen, lange Zeit fehl, so daß man auf dem Flaggschiff schon fürchtete, „Rurik" sei auf eine Mine gelaufen und gesunken. Kurz vor Dunkelwerden kamen mehrere Funksprüche richtig durch, von „Rurik" eine Meldung, daß er bei guter Sicht 20 sm vor Memel stände, von „Admiral Makaroff" daraufhin der Befehl, zur Brigade zu stoßen. „Rurik" machte dementsprechend kehrt. Als er von neuem, nunmehr in der Dunkelheit, in die Nebelzone geriet, vermochte „Nowik" nicht Fühlung zu halten. Er sah sich plötzlich allein und ging, da er aus den Bruchstücken von Funksprüchen, die er bekam, keinen Anhaltspunkt für den Standort der Schiffe gewann, nach Zerel.

Admiral Bachireff hatte aus Reval Nachricht bekommen, daß sich deutsche Streitkräfte in See befänden. Es war gelungen, die Funksprüche, die „Augsburg" und „Roon" am Morgen gewechselt hatten, zu entziffern. Aus den beiden darin genannten Punkten und Zeiten wurde geschlossen, daß die deutschen Kreuzer beabsichtigten, nächtlicherweile im Norden Minen zu legen, und daß sie am Morgen von dort zurückkehren würden. Da die Funkbefehle nicht von „Prinz Adalbert" ausgingen, war anzunehmen, daß nur wenige Schiffe an der Unternehmung teilnahmen. Unter diesen Umständen beschloß der russische Führer, den Kampf zu wagen, jedoch nicht ohne den jedem deutschen Ostsee-Kreuzer überlegenen „Rurik". Die Beschießung Memels wurde dafür preisgegeben. Am 2. Juli, 4 Uhr morgens, hielt Admiral Bachireff zum Überfluß die Meldung in Händen, die Kommodore v. Karpf kaum drei Stunden vorher abgegeben hatte. Da sie Standort, Kurs und Fahrt des deutschen Verbandes enthielt, blieb nur übrig, den Ort des Zusammentreffens so günstig wie möglich zu wählen.

Eine volle Stunde, bevor der Gegner in Sicht kommen mußte, wurde auf den russischen Kreuzern „Klar Schiff" angeschlagen und alles zum Gefecht vorbereitet.

Der deutsche Führer ahnte nichts von der Nähe des Feindes. Wohl hatte man wiederholt starken russischen FT-Verkehr gehört, aber man schrieb ihn den Wachstreitkräften in der Irbenstraße zu. Um 6 Uhr morgens entließ der 2. Admiral die nach Libau bestimmten Schiffe. „Roon", „Lübeck" und vier Torpedoboote schwenkten auf den Steinort-Weg zu, während „Augsburg" mit „Albatroß" und den restlichen drei Booten zur Fahrt nach Rixhöft Kurs auf das Südende Gotlands nahm. Bald hatten sich die beiden Gruppen aus Sicht verloren, denn das regnerische Wetter gestattete im allgemeinen nicht, weiter als 5 sm zu sehen. Die Teilung der Streitkräfte im Verein mit dem trüben Wetter hätte den Feind fast um seinen Erfolg betrogen. Der russische Admiral hatte sich als Wartestellung den Punkt gewählt, der ihm aus den gestrigen Funksprüchen als Sammelplatz der Deutschen bekannt war. Diese trennten sich nun aber schon 15 sm nördlich dieses Punktes. Admiral Bachireff wäre weder „Augsburg" noch „Roon" begegnet, hätte er nicht durch Zufall etwas nördlicher und westlicher gestanden als beabsichtigt.

6,30 Uhr sichtete „Augsburg" in SO eine dicke Rauchsäule, und gleich darauf trat aus dem Dunst ein Vier-Schornstein-Schiff heraus; ein zweites folgte. (Karte 4, I.) Der Feind drehte zum laufenden Gefecht auf. Kommodore v. Karpf befahl „Äußerste Kraft" und Kurs West und ließ durch Funkspruch „Roon" und „Lübeck" heranrufen. Alsbald, 6.32 Uhr, eröffnete der Feind ein lebhaftes Feuer, 15 cm-Salven und einzelne Schüsse der schweren Artillerie schlugen bei „Augsburg" und „Albatroß" ein. Die deutschen Geschütze schwiegen. Der Feind war wieder so weit im Dunst verschwunden, daß die Entfernungsmessungen aufhörten und die Geschützführer keinen Abkommpunkt fanden. Nur das Aufblitzen des Mündungsfeuers war zu sehen, wobei sich zeigte, daß im ganzen vier feindliche Schiffe am Gefecht beteiligt waren. Diese konnten ihr Ziel festhalten, denn nach Nordwesten war es sichtiger. „Augsburg" entwickelte durch Ölzusatz schwarzen Qualm, um wenigstens „Albatroß" ein wenig zu schützen, beide suchten durch Kursschwenkungen das feindliche Schießen zu erschweren, aber sie blieben doch stark eingedeckt, weshalb der Kommodore 6,45 Uhr langsam zwei Strich nach Steuerbord abdrehte. Der Feind, dessen Fahrt auf 20 sm geschätzt wurde, schien gewillt, ihm den Rückweg zu verlegen. „Albatroß" blieb zusehends zurück.

Sollten die Torpedoboote, das Flottillenboot „G 135", „S 142" und „S 141", zum Angriff angesetzt werden? Würden sie eine nachhaltige

Wirkung erzielen? Kommodore v. Karpf verneinte das. Der Gefechtsabstand war auf 80 bis 90 hm gewachsen, die See war spiegelglatt, den drei Booten standen vier Große Kreuzer gegenüber, deren gesamte Artillerie für die Abwehr frei war. Die Boote waren mit dem alten C/03-Torpedo ausgerüstet, der eine Laufstrecke von nur 3000 m besaß, „G 135" erreichte kaum 20 sm, die anderen Boote waren nur wenig schneller. Korvettenkapitän Wieting stellte die gleichen Erwägungen an, sein erst vor wenigen Tagen auf die Flottille kommandierter Flaggleutnant, Kapitänleutnant Stratmann, hielt einen Angriff für aussichtslos; die beiden Kommandanten von „S 142" und „S 141", Kapitänleutnant Menche und Oberleutnant zur See v. Prittwitz und Gaffron, haben sich später in ihren Gefechtsberichten in gleichem Sinne ausgesprochen. Wie die Lage augenblicklich war, mußten die Boote ohnehin mit der Vernichtung rechnen, dauernd schlugen Geschosse in nächster Nähe ein, und es war nur eine Frage der Zeit, daß sie getroffen wurden. Man mußte dem Feinde zuvorkommen, und vielleicht wurde „Albatroß" doch Luft geschaffen. Korvettenkapitän Wieting schritt zum Angriff, auf „G 135" wurde Stander Z gesetzt, die drei Boote sammelten.

Kleiner Kreuzer „Augsburg" (1909).

Länge	130 m
Wasserverdrängung	4350 t
Geschwindigkeit	27 sm
Bewaffnung	12-10,5 cm, 2 Tpd.-R.
Besatzung	379

Der 2. Admiral faßte inzwischen den Entschluß, vor der Spitze des feindlichen Geschwaders nach Süden durchzubrechen, um wenigstens den Kreuzer und die Boote zu erhalten, und ging von 6,53 Uhr an wieder mehr nach Backbord. Das Minenschiff „Albatroß" erhielt Befehl, die nahen schwedischen Hoheitsgewässer aufzusuchen. Auf Grund dieses Funkspruchs, und da der Feind gleichzeitig nach Norden Kurs änderte, gab der Flottillenchef den Angriff auf, und die Boote folgten der mehr und mehr nach Süden herumholenden „Augsburg". Durch Fahren in geöffneter Formation, durch Qualmen und Überbordwerfen von Rauchbrandern erreichten sie, daß die feindlichen Salven auseinanderfielen, und

Minenschiff „Albatroß" (1907).

Länge	96 m
Wasserverdrängung	2200 t
Geschwindigkeit	20 sm
Bewaffnung	8-8,8 cm
Besatzung	199

daß zeitweise auch „Augsburg" und „Albatroß" der Sicht des Feindes entzogen wurden. Wenn einer der Panzerkreuzer aus dem Dunst heraustrat, konnten die Boote sich jetzt auf 70 bis 60 hm am Kampf beteiligen, „S 141" beobachtete einen Treffer auf dem Spitzenschiff. Dank der Kursänderung des Geschwaders überwanden sie die Gefahrzone verhältnismäßig schnell, gegen 7,35 Uhr war der Gegner endgültig verschwunden.

S. M. S. „Albatroß" versuchte, mit äußerster Maschinenleistung die neutralen Hoheitsgewässer zu erreichen. Um 7 Uhr war die Gefechtsentfernung schon so weit gesunken, daß seine leichten Geschütze das Feuer erwidern konnten. Fregattenkapitän West störte die feindliche Artillerie durch Zickzackfahren und versuchte, den russischen Führer zum Abdrehen zu bewegen, indem er in offener deutscher Sprache an den 2. Admiral funkte »Bitte U-Boote angreifen lassen«. Anscheinend hat er mit dieser List Erfolg gehabt. Unmittelbar darauf machte der Feind rechtsum, schwenkte allerdings bald auf westliche Kurse zurück und teilte sich; während „Admiral Makaroff" und „Bajan" weiter an Backbord aufdampften, schoren die Schlußschiffe, „Bogatyr" und „Oleg", aus und beschossen „Albatroß" von achtern in der Längsrichtung. 7,20 Uhr, 45 Minuten nach Beginn des Gefechts, bekam das Schiff die ersten Treffer, die das Oberdeck und das Heck aufrissen und Verluste hervorriefen. Auch die eigene Artillerie konnte Treffer melden, aber sie richtete natürlich gegen die Panzerschiffe nichts

Russischer Panzerkreuzer „Admiral Makaroff" (1906).

Länge	135 m
Wasserverdrängung	8000 t
Geschwindigkeit	22,5 sm
Bewaffnung	2-20,3, 8-15, 22-7,5 cm, 2 Tpd.-R.
Besatzung	593

Russischer Panzerkreuzer „Bajan" (1907).

Länge	137 m
Wasserverdrängung	8000 t
Geschwindigkeit	21 sm
Bewaffnung	2-20,3, 8-15, 22-7,5 cm, 2 Tpd.-R.
Besatzung	568

Russischer Gr. Kreuzer „Bogatyr" (1901).

Länge	134,2 m
Wasserverdrängung	6800 t
Geschwindigkeit	23 sm
Bewaffnung	12-15, 12-7,5 cm, 2 Tpd.-R.
Besatzung	568

Russischer Gr. Kreuzer „Oleg" (1903).

Länge	134,2 m
Wasserverdrängung	6800 t
Geschwindigkeit	23 sm
Bewaffnung	12-15, 12-7,5 cm, 2 Tpd.-R.
Besatzung	563

aus. „Albatroß" wurde jetzt im Vorschiff arg mitgenommen, achtern lief eine Abteilung voll Wasser, an mehreren Stellen entstanden Brände, der Fockmast wurde herabgeschossen, Kommandostand und Kartenhaus fielen mit dem ganzen Personal aus. Fregattenkapitän West, der sich auf der Brücke befand, wurde durch Sprengstücke verletzt, konnte aber alsbald das Kommando von seinem I. Offizier, Kapitänleutnant Bühler, wieder übernehmen.

7,45 Uhr war das schwedische Hoheitsgebiet bei Östergarns Holme erreicht, und der Kommandant ließ das Feuer einstellen. Die Russen dachten nicht daran, das gleiche zu tun, steigerten vielmehr die Feuergeschwindigkeit. Erst nachdem „Albatroß" von Norden kommend den Östergarn-Sund durchlaufen hatte, hörten sie 8,07 Uhr auf zu schießen. Das Schiff wurde noch vielfach getroffen, sackte tiefer und bekam Schlagseite, der Ruderraum mußte verlassen, das Handruder besetzt werden. Als auch dieses gleich darauf ausfiel, wurde mit den Maschinen gesteuert, die wunderbarerweise ebenso wie die Kessel noch unbeschädigt waren. Da das Schiff sich weiter nach Backbord überneigte, befürchtete man, daß es kentern würde; daher setzte es sein Kommandant um 8,12 Uhr mit langsamer Fahrt auf Strand.

Der gänzlich ungepanzerte „Albatroß" hatte mit seinen 4—8,8 cm-Geschützen anderthalb Stunden lang einem Feinde standgehalten, der ihn auf wirksamste Entfernung mit schwerem und mittlerem Kaliber überschüttete; die „Albatroß"-Offiziere schätzten auf 3000 Schuß, jedenfalls haben die Russen fast die Hälfte ihrer Munition verschossen. Zum Glück hatte von den 5 oder 6—20 cm- und etwa 20—15 cm-Treffern nur ein kleiner Teil ernsten Schaden verursacht, mehrere Geschosse waren nicht detoniert, allein 4 Blindgänger wurden im Schiff vorgefunden. Von der 11 Offiziere und 226 Deckoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften zählenden Besatzung waren der Artillerieoffizier, Oberleutnant zur See Löwenberg, und 26 Mann gefallen, 4 Offiziere und 51 Mann verwundet. S. M. S. „Albatroß" hat nicht die Flagge gestrichen, wie die Russen verkündeten, mit voller Berechtigung schloß Fregattenkapitän West seinen Gefechtsbericht: »Ich habe die feste Zuversicht, die Ehre der Flagge gewahrt zu haben.«

Über die Gegenmaßnahmen des russischen Admirals während des Gefechts ist nicht viel bekannt. Aus der Graffschen Schilderung geht nur hervor, daß die Artillerie zu Anfang durch Dunst und Rauch, nachher durch die Feuervereinigung aller 4 Schiffe auf dasselbe Ziel behindert war. Über die 7 Uhr-Schwenkung der Brigade nach Norden wird nichts gesagt, sie mag auch notwendig geworden sein, weil „Albatroß" durch den Qualm der Torpedoboote wirksam gedeckt wurde. Auf dem neuen Kurs glaubte

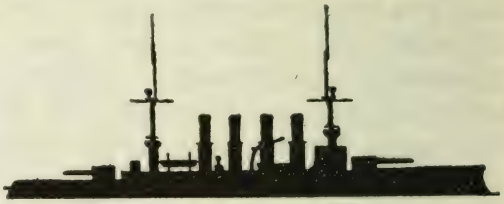
man sich von den 3 Booten angegriffen, auf „Makaroff" wollte man sogar eine Torpedolaufbahn gesehen haben. Über die Verletzung der schwedischen Neutralität schweigt der Berichterstatter. Die tapfere Gegenwehr und das zu Beginn sehr gute Schießen von „Albatroß" wird lobend erwähnt, das Flaggschiff hat 4—5 Treffer abbekommen, 1 Mann wurde getötet.

S. M. S. „Augsburg" hatte von 7,20 bis 7,33 Uhr noch einmal Gelegenheit, das feindliche Flaggschiff auf große Entfernung unter Feuer zu nehmen, und drehte dann auf, um die Aufmerksamkeit auf sich und von „Albatroß" abzulenken. In Anbetracht der wechselnden Sichtigkeit (5—7 sm) hielt Kommodore v. Karpf allerdings Vorsicht für geboten. Als „Albatroß" bei Östergarn auf Strand gelaufen war, ließ er mit Scheinwerfer hinübermachen: »Werde Sie nachher abholen.« Bald darauf sah man den Feind sich nach Norden zurückziehen; „Augsburg" folgte außer Schußweite, so gut die Sichtigkeit es erlaubte.

Der Feind war durch die Gruppe „Roon" aufgescheucht. Diese war auf den Funkspruch des 2. Admirals mit höchster Fahrt herbeigeeilt, infolge von Besteckunterschieden auf einem kleinen Umwege; der Geschützdonner, der allerdings nur zeitweise schwach zu hören war, hatte sie auf den Kampfplatz gelenkt. (Karte 4, II.) „Lübeck", Fregattenkapitän Halm, die vorausgelaufen war, bekam 8,20 Uhr den ersten russischen Kreuzer in Sicht, stieß unerschrocken weiter vor und stellte so auch die anderen fest, die einzeln oder zu zweien östlich und nördlich Östergarns Holme kreuzten, sich aber sofort anschickten, auf Nordkurs zu sammeln und abzudampfen. Die deutschen Schiffe formierten gleichfalls Kiellinie; für die 4 Torpedoboote der 19. Halbflottille, die bei „Lübeck" standen, war zunächst keine Verwendung, da der Gegner die vorliche Position innehatte. Um 9 Uhr war „Roon", Fregattenkapitän Gygas, so weit herangekommen, daß die schwere Artillerie auf das Schlußschiff Feuer eröffnen konnte. „Admiral Makaroff" und „Bajan" erwiderten alsbald, die beiden anderen Kreuzer nahmen „Lübeck" unter Feuer. Gleich zu Beginn wurde auf „Roon" durch eine Kurzsalve das Funkennetz zerrissen und damit die FT-Station für 30 Minuten außer Gefecht gesetzt; im übrigen richtete das feindliche Feuer keinen Schaden an. Die eigene Artillerie erzielte einen Treffer auf „Bajan", der dem Feinde 4 Verwundete kostete. „Lübeck" sowohl wie ihre beiden Gegner kamen nicht zu deckenden Salven, da die Gefechtsentfernung kaum unter 130 hm herunterging.

Die Eile, mit welcher der überlegene russische Verband das Feld räumte, kam dem Kommandanten S.M.S. „Roon" verdächtig vor. Wollte man ihn auf stärkere Kräfte ziehen, die in der Nähe standen? Und wo war „Augsburg", zu deren Unterstützung er gekommen war? Deren Gegner,

die sich bei Östergarn aufhalten sollten, waren anscheinend nicht die seinigen. „Roon" glaubte 15 sm nordöstlich Östergarn zu stehen, während sie sich in Wirklichkeit 5 sm südlicher befand; sie hatte im Gegensatz zu „Lübeck", die Östergarns Holme kurz sichtete, noch keine Gelegenheit zur Besteckkontrolle gehabt. Fregattenkapitän Gygas beschloß, umzukehren und Anschluß an „Augsburg" zu suchen, 9,22 Uhr wurde das Gefecht abgebrochen, „Lübeck" folgte dem Panzerkreuzer auf seinem südwestlichen Kurse. Die Russen machten ihnen keine Schwierigkeiten. »Der Grund, warum der Admiral sich nicht auf einen Kampf mit „Roon" einließ, war der, daß auf „Makaroff" zu wenig Geschosse schweren Kalibers übrig geblieben waren, z. B. nur etwa 90—20,3 cm-Granaten und von der 15 cm-Munition die Hälfte; ebenso war es auf „Bajan" bestellt.« (H. Graf.) Admiral Bachireff fühlte sich derart geschwächt, daß er die Bewachung von „Albatroß" aufgab und den Linienschiffen „Slawa" und „Zessarewitsch", welche auf der Reede von Örö (nordwestlich Bengtskär) in Reserve lagen, Befehl erteilte, zur Aufnahme der Kreuzerbrigade auszulaufen. Nur vorübergehend steuerte er noch einmal südlichen Kurs, als er gleich nach Abbruch des Gefechts auf „Rurik" stieß.



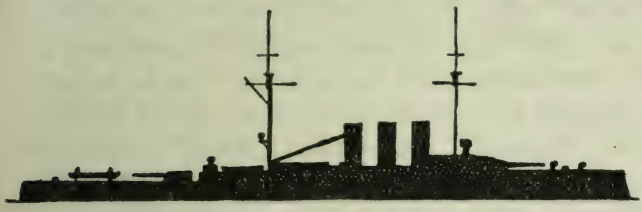
Panzerkreuzer „Roon" (1903).

Länge	127,3 m
Wasserverdrängung	9500 t
Geschwindigkeit	21 sm
Bewaffnung	4-21, 10-15, 12-8,8 cm, 4 Tpd.-R.
Besatzung	633

„Rurik" suchte seit vielen Stunden die Brigade. Erst jetzt konnte er seine starke Artillerie in die Wagschale werfen, zum ersten Male seit Kriegsbeginn! 9,30 Uhr bemerkte „Lübeck" im Osten eine Rauchwolke und drehte auf sie zu, nach wenigen Minuten kam das Schiff undeutlich heraus. (Karte 4, III.) Die mit Scheinwerfer gegebenen Erkennungssignale wurden nicht richtig beantwortet. Der Gegner hatte auffallend dünne Masten, Fregattenkapitän Halm hielt ihn daher für „Nowik" und stieß von neuem vor. Um 9,45 Uhr wurde dann aber „Rurik" erkannt, und es hieß für den Kleinen Kreuzer, sich schleunigst in Sicherheit zu bringen, der Abstand betrug nur noch 110—120 hm. Der Russe war mit der schweren Artillerie bald eingeschossen, die Mittelartillerie lag fast ausnahmslos kurz. Dem deutschen Artillerieoffizier, Oberleutnant zur See Kaupisch, blieb nur übrig, durch Ausnutzung der Feuergeschwindigkeit seiner leichten Geschütze die feindliche Leitung zu stören. Meist lagen zwei oder gar drei Salven in der Luft, 5 Treffer wurden deutlich beobachtet, davon einer mit Brand-

wirkung, und vor allem, „Lübeck" wurde nicht getroffen, nur Sprengstücke der in unmittelbarer Nähe einschlagenden schweren Granaten fielen an Deck[1]).

In der gleichen Minute, in der „Lübeck" zur Aufklärung gegen die verdächtige Rauchsäule abschwenkte, bekam „Roon" Fühlung mit „Augsburg". Der 2. Admiral war um 9 Uhr auf den neu einsetzenden Geschützdonner zugestoßen und setzte sich nun vor „Roon", die der „Lübeck" wegen auf Südkurs gewendet hatte. Deren Gegner war zunächst noch nicht auszumachen, dem feindlichen Spitzenschiff, das eben auftauchte, folgten anscheinend weitere, außerdem konnte die „Makaroff"-Gruppe jeden Augenblick wieder auf dem Schauplatz erscheinen. Kommodore v. Karpf sah sich daher nicht in der Lage frontzumachen, er staffelte aber, um „Lübeck" wenigstens etwas zu entlasten, mit „Augsburg" an den Feind heran. „Roon" tat das gleiche. Die X. Flottille begann zu sammeln und sich vorn bei „Augsburg" in Feuerlee aufzustellen.



Russischer Panzerkreuzer „Rurik" (1906).

Länge	161,2 m
Wasserverdrängung	15 400 t
Geschwindigkeit	22 sm
Bewaffnung	4-25,4, 8-20,3, 20-12 cm, 2 Tpd.-R.
Besatzung	899

15 Minuten nach Gefechtsbeginn waren die Kämpfenden nahe genug an „Roon" herangekommen, daß dieses Schiff den russischen Panzerkreuzer auf sich ziehen konnte. „Lübeck", die durch Scheinwerfer Befehl erhielt, auf Östergarns Holme zu halten, war damit gerettet und konnte entlang den neutralen Gewässern heimwärts steuern. Der Kommodore ging auf Südkurs. Da „Rurik" in derselben Minute nach Backbord Kurs änderte, kam es zum laufenden Gefecht auf Entfernungen von 150—140 hm. „Rurik" wandte sich in der Hauptsache gegen „Roon", vermochte aber trotz hohen Munitionsverbrauchs weder sie noch eins der anderen deutschen Schiffe und Boote zu beschädigen. „Roon" dagegen beobachtete einen Treffer; das Schießen war ebenso wie bei dem vorangegangenen Gefecht mit den „Makaroff"s durch schlechte Sicht und durch die feindlichen Kurzschüsse behindert. Der 2. Admiral strebte an, sich von dem stärkeren Gegner zu lösen. Die Torpedoboote anzusetzen, war der Abstand zu groß, er versuchte daher, sein Ziel durch unauffälliges Abschwenken zu erreichen. Das

[1]) Schattenriß und Baudaten S. M. S. „Lübeck" sind dieselben wie die von S. M. S. „München". Vgl. Seite 76.

Manöver gelang, wenigstens wurde 10,20 Uhr auf 160 hm beiderseits das Feuer eingestellt. „Rurik" schien abzudrehen, folgte dann aber noch einige Zeit außer Schußweite, bis er 10,45 Uhr endgültig aus Sicht kam.

Jetzt verzichtete Kommodore v. Karpf darauf, Fühlung zu halten, nachdem er in allen drei Gefechten auf überlegene Kräfte gestoßen und beinahe zwischen zwei Feuer geraten war, und hielt auf Hoborg, wo er sein Besteck nachprüfen und „Lübeck" aufnehmen wollte, um dann Rixhöft anzusteuern. Daß Admiral Hopman um 10 Uhr aus Danzig auslief, wie ein Funkspruch meldete, bestärkte ihn in seinem Entschluß; nach Vereinigung mit „Prinz Adalbert" und „Prinz Heinrich" würde man wiederkehren. Es wurde erwogen, „Albatroß" ein oder mehrere Torpedoboote zu Hilfe zu schicken. Aber der Kommodore nahm davon Abstand, da sie bei dem unsicheren Wetter wahrscheinlich dem Feinde in die Arme laufen würden. Das Minenschiff lag, wie „Augsburg" und nachher „Lübeck" beobachtet hatten, mit Schlagseite auf Strand und befand sich demnach auf neutralem Gebiet. Für die Verwundeten war gesorgt; denn an Land standen viele Menschen, und zahlreiche Boote hielten sich in der Nähe des Schiffes auf. Um genaueres zu erfahren, erhielt die Flugstation Libau Befehl, bei ausreichender Sichtigkeit ein Flugzeug zu „Albatroß" zu entsenden. Ein zweites sollte gegen die feindlichen Kreuzer aufklären.

„Rurik" war durch das Feuer der „Lübeck" schwer belästigt worden. Eine dicht vor seinem Bug einschlagende Salve warf so viel Wasser an Deck, daß die Entfernungsmeßapparate auf dem Kommandostand beschädigt wurden, ein Treffer verursachte im Vorschiff einen Brand. »Dann fiel ein Schauer von kleinen Geschossen auf das Deck und die durch Panzer geschützte Bordwand.« Man zählte nicht weniger als 8 Treffer, die zum Teil Mannschaftsverluste mit sich brachten. Als „Roon" eingriff, wurde sofort der achtere Kommandostand getroffen und die benachbarten Aufbauten zertrümmert. Unangenehmer war eine gleichzeitige Gefechtsstörung an der Lüftung des vorderen 25 cm-Turmes, wodurch ein Geschütz ausfiel und der Kommandant zur Kursänderung veranlaßt wurde, um den achteren Turm mit ins Gefecht zu bringen. Die Russen schrieben sich bedeutende Erfolge zu: In dem Gefecht mit „Lübeck" sollten zwei Salven getroffen haben, auf „Roon" sogar noch mehr; deren Feuer sei ungenauer geworden, schließlich habe nur noch 1 Geschütz gefeuert. »„Rurik" nahm die Verfolgung auf. Dann aber wurde das Periskop eines Unterseebootes entdeckt, und „Rurik" mußte für einige Minuten Kurs ändern. Unterdessen nahm die Entfernung beträchtlich zu. Die Jagd dauerte immerhin noch bis 11,50 Uhr (10,50 Uhr M. E. Z.), als ein Funkspruch mit dem Befehl umzukehren einlief.«

Admiral Bachireff hatte endgültig den Rückmarsch angetreten. Es scheint, als ob für diesen Entschluß neben dem starken Munitionsverbrauch die Ungewißheit über etwa sich nähernde deutsche Verstärkungen und die U-Bootsgefahr maßgebend gewesen ist. H. Graf berichtet, daß schon am Morgen, bald nach Beginn des „Albatroß"-Gefechts, eine FT-Warnung an „Rurik" ausgesandt wurde: „U-Boot zwischen Ihnen und uns." Als die Kreuzerbrigade nach dem Kampf mit „Roon" nordwärts steuerte, habe gegen 9,45 Uhr sowohl „Admiral Makaroff" wie „Bajan" U-Bootsalarm gemacht und auf ein Periskop gefeuert. Man geht wohl nicht fehl, wenn man in diesen Alarmierungen eine Nachwirkung des von „Albatroß" gegebenen Scheinfunkspruchs sieht. (Seite 177.)

Für Kontreadmiral Hopman war zunächst völlig in Schleier gehüllt, was sich östlich Gotland zutrug. Die Meldung des 2. Admirals über die Erledigung der Minenaufgabe hatte ihn noch richtig erreicht. Dann wurde 7,12 Uhr ein Funkspruch in offener deutscher Sprache abgenommen: „An Panzerkreuzer und II. Geschwader. Feind steht in Quadrat 003 β. Angreifen, herumholen und abschneiden."[1]) Es folgte ein Befehl an „Albatroß", unter die schwedische Küste zu gehen. 7,48 Uhr meldete „Roon": „Standort Quadrat 117 α, Kurs WNW, 19 sm." Jetzt ließ der Admiral beschleunigt Dampf aufmachen. Dank der aufopfernden Mitarbeit aller Besatzungsangehörigen und der für eine Alarmierung günstigen Tageszeit konnten „Prinz Adalbert" und „Prinz Heinrich" um 11 Uhr die Weichsel hinter sich lassen und mit 17 sm Fahrt den Vormarsch antreten; die beiden einzigen Torpedoboote, die rasch fahrbereit gemacht werden konnten, kamen nach. Auf dem Marsch erging dann noch Befehl an „V 108" und „UA", die in Danzig in der Werft lagen, nach Libau zu gehen, um die dortigen geringfügigen Streitkräfte zu verstärken. Diese hatten die FT-Signale der „Augsburg" erst von 10,30 Uhr an gehört; sie machten nun auch schleunigst seeklar.

Kaum hatten die Panzerkreuzer Hela gerundet, als es dicker wurde; der Nebel, den der 2. Admiral bei Gotland angetroffen hatte, und der auch aus Libau gemeldet wurde, lagerte demnach über der ganzen Ostsee. Die sichernden Torpedoboote schlossen an das Flaggschiff heran. Als es nach einer halben Stunde aufklarte, wurde die U-Bootssicherung nicht erst wieder ausgelegt, da voraus weitere Nebelschwaden in Sicht waren. Außer-

[1]) Der Funkspruch wurde nach dem Vorbild des „Albatroß"-Signals von „Augsburg" gegeben. Die vorangegangenen Signale sind von keiner Station in Danzig gehört worden.

dem liefen die Schiffe hohe Fahrt, und man befand sich in dem Gebiet der russischen Minensperren, in welchem sich noch nie U-Boote gezeigt hatten. Diesmal aber lag ein solches 6 sm vor Rixhöft auf der Lauer. 1,57 Uhr bemerkte der Kommandant S. M. S. „Prinz Adalbert", Kapitän zur See Michelsen, an Steuerbord, nur 300—400 m entfernt, einen Ausstoßstrudel. Dann war das Periskop zu sehen sowie mehrere Blasenbahnen, die auf das Schiff zuliefen. Der Kommandant ging auf höchste Fahrt, aber in den 20 Sekunden, die die Torpedos für die kurze Strecke benötigten, konnte die Maßregel nichts mehr ausrichten. Ein Torpedo traf in Höhe der Brücke, eine riesige schwarze Wolke aus Sprenggasen und Kohlenstaub hüllte den Panzerkreuzer ein. Der zweite schien achtern getroffen zu haben, da noch eine schwere Erschütterung durch das Schiff ging. Dies bewahrheitete sich zum Glück nicht, auch kam „S 139", welches in B. B.-Staffel zum Flaggschiff fuhr, mit dem Schrecken davon, der Torpedo war auf dem Grunde detoniert. Einige Beobachter meldeten noch eine dritte Laufbahn, aber das Unterseeboot hat nur zwei Schuß gefeuert.

Auf S. M. S. „Prinz Adalbert" war ein großes Loch gerissen. Der vorderste Heizraum, der Torpedobreitseitraum, eine Munitionskammer und die Zentrale liefen sofort voll Wasser, 2 Unteroffiziere und 8 Mann fanden den Tod. Alle Kommandoelemente und Artillerie-Befehlsapparate versagten, und die Ruderleitung klemmte, so daß aus dem Ruderraum gesteuert werden mußte. Während das Flaggschiff, von „S 139" gesichert, auf Land zuhielt, um sich nötigenfalls auf Grund zu setzen, nahm „S 138" die Verfolgung des U-Bootes auf, schoß auf das Sehrohr, sobald es sich zeigte, und suchte den Gegner zu rammen. S. M. S. „Prinz Heinrich", Kapitän zur See v. Krosigk, wurde nach Danzig entlassen; Begleitboote standen nicht zur Verfügung, nur während der letzten Stunde sicherte ihn „V 108".

Auf der Schanze von „Prinz Adalbert" fand sich ein Stück eines englischen Torpedokessels mit allen Konstruktionsangaben. Da, wie man wußte, das englische U-Boot „E 1" in Reparatur lag, konnte nur „E 9" der Angreifer sein. Korvettenkapitän Max K. Horton erregte in Reval große Freude, als er berichtete, ein Linienschiff der „Deutschland"-Klasse versenkt zu haben. Allerdings hatte er nur die beiden Detonationen gehört, am Beobachten hatten ihn die Torpedoboote gehindert. Nachher begegnete er noch den von Gotland kommenden drei Kreuzern, jedoch auf zu großem Abstand, als daß er sie hätte angreifen können. (Corbett.) Das U-Boot wurde im Zusammenhang mit dem Kreuzervorstoß am 28. Juni ausgesandt. Vermutlich ist der Feind durch die wiederholte funkentelegraphische Be-

stellung eines Markschiffes zur Ansteuerung von Rixhöft auf diesen Punkt aufmerksam geworden.

Dem havarierten Panzerkreuzer war Neufahrwasser verschlossen. Wenn auch die Leckbekämpfung mit Erfolg aufgenommen war und zu der Hoffnung berechtigte, das Schiff schwimmfähig zu erhalten, so betrug doch der Tiefgang vorn bereits über 9 m, etwas zu viel für die Weichsel. Admiral Hopman beschloß, zunächst unter der Küste nach Swinemünde zu gehen. Die verhältnismäßig hohe Fahrt von 15, dann von 12 sm, mit der man Abstand von dem U-Boot zu gewinnen suchte, konnte auf die Dauer nicht gehalten werden; die abgestützten Schotten und Luken wurden allzu stark beansprucht. Immerhin machten die Maschinen nachher Umdrehungen für 10 sm. Die Pumpen arbeiteten mit aller Macht, aber das Wasser fand immer neue Wege zu den dem Leck benachbarten Räumen. 4 Uhr nachmittags waren bereits 1200 t Wasser im Schiff. Beim Passieren von Leba erhielt „Indianola", die dort an einer feindlichen Sperre arbeitete, Befehl, ihre Motorboote einzusetzen und zu folgen. Der Dampfer konnte, solange die aus Swinemünde bestellten Schlepper und Pumpendampfer noch nicht zur Stelle waren, von Nutzen sein, und er durfte auch in dem gefährdeten Seegebiet nicht allein zurückgelassen werden.

Gegen Abend war das Vorschiff so weit weggesackt, daß die vorderen Außendecks ins Wasser tauchten und nunmehr in ihrer Schräglage wie Tiefenruder wirkten. Der Torpedo-Bugraum lief voll, ebenso die vordere 21 cm-Munitionskammer, der Mittelgang und eine Reihe kleinerer Räume. Als die Schlagseite stieg, mußte gegengeflutet werden, bis bald darauf das Wasser in einen V.B.-Bunker eindrang, so daß das Schiff sich von selbst wieder aufrichtete. Die Wassermenge wurde jetzt auf 1600 t geschätzt. Kapitän zur See Michelsen sah sich genötigt, dem Admiral eine Unterbrechung der Fahrt vorzuschlagen, um die Abstützarbeiten bei stilliegendem Schiff zu vervollständigen und womöglich die Außendecks wieder aus dem Wasser zu bringen. 8,30 Uhr wurde vor Stolpmünde geankert, und die Nacht über wurde angestrengt gearbeitet. „Indianola" lieferte Proviant, denn alle Vorratsräume waren unter Wasser gesetzt, niemand hatte etwas zu essen. Noch empfindlicher war der Ausfall sämtlicher Wasch- und Trinkwasserzellen, auch der Vorrat an Kesselspeisewasser war empfindlich zusammengeschmolzen.

Das Heben des Vorschiffes gelang nicht in dem erforderlichen Umfang. Es wurde daher um 4 Uhr früh (3. VII.) der Versuch gemacht, über den Achtersteven weiterzufahren. Das kopflastige, vorn 11,5 m tiefgehende Schiff steuerte schlecht, lief auf flachem Wasser aus dem Ruder und war nur mit größeren Maschinenhilfen, manchmal nur durch Vor-

wärtsgang wieder auf Kurs zu bringen. Dabei konnte die B.B.-Maschine im allgemeinen nicht benutzt werden, da ihre Zirkulationspumpe, die aus den vorderen Abteilungen saugte, nicht genügend Wasser schaffte, um den Kondensator zu kühlen. Als dann größere Wassertiefen aufgesucht wurden, konnte bei einer Reisegeschwindigkeit von 6 sm Kurs gehalten werden. Kapitänleutnant Altvater auf „Indianola" übernahm die navigatorische Führung, die beiden Torpedoboote und drei kleine Schlepper, die am Morgen aus Swinemünde eintrafen, begleiteten den Panzerkreuzer. Da der große Tiefgang das Einlaufen in Swinemünde in Frage stellte, auch das ruhige Wetter ausgenutzt werden mußte, entschloß sich Kapitän zur See Michelsen, unmittelbar nach Kiel zu fahren. 1 Uhr nachmittags wurde bei Funkenhagen (östlich Kolberg) Kurs auf Rügen genommen.

Um diese Zeit trafen zwei Torpedoboote aus dem Westen ein, „S 123", welches von der Sundflottille zur Hilfeleistung entsandt war, und der erste der beiden neu zu den Aufklärungsstreitkräften der Ostsee tretenden Zerstörer, „V 99". Mit diesem schnellen Boot begab sich Kontreadmiral Hopman nach Danzig und setzte am Abend seine Flagge auf S. M. S. „Roon". Die drei von Östergarn zurückkehrenden Kreuzer waren inzwischen, am Spätabend des 2. Juli, dort eingetroffen, nachdem sie unter besonderen Vorsichtsmaßregeln Rixhöft passiert hatten.

Die Arbeiten der Leckwehr, in deren Dienst natürlich die ganze Besatzung stand, waren von Erfolg begleitet, der Tiefgang wurde nach und nach auf 11 m verringert. Allerdings wurde das Schiff als ganzes stärker belastet, am Abend befanden sich nahezu 2000 t Wasser im Schiff. (Reserveschwimmfähigkeit 2500 t.) Die Geschwindigkeit konnte auf 8 sm über den Grund gesteigert werden, wurde aber zunächst nicht voll ausgenutzt, weil man Arkona erst nach Dunkelwerden passieren wollte. Zwei große Pumpendampfer der Werft Kiel verfehlten das Schiff, da sie über Swinemünde marschierten und nicht mit Funkentelegraphie ausgerüstet waren. Bei Gjedser, das am 4. Juli morgens erreicht wurde, setzte zeitweise Nebel ein, doch gelang es, die Fühlung mit dem Leitschiff „Indianola" festzuhalten und die Fahrt ohne Verzögerung fortzusetzen. Durch die Kieler Hafensperre fuhr der Kommandant des sichereren Manövers wegen über den Vorsteven. 3 Uhr nachmittags machte das Schiff an der Boje fest. Großadmiral Prinz Heinrich kam sofort an Bord und sprach dem Kommandanten wie der Besatzung seine Anerkennung aus.

Die Bergung des gerade hinsichtlich der Unterwassereinteilung stark veralteten Schiffes stellt eine seemännisch und technisch gleich hervorragende Leistung dar; ohne das andauernd ruhige Wetter wäre sie überhaupt nicht möglich gewesen. Der Torpedo hatte das Schiff sehr un-

günstig so getroffen, daß sofort 2 Abteilungen vollliefen, und die Hauptstützpunkte des Leckdienstes, die Zentrale und nachher der Mittelgang ausfielen. Das Leck maß 2 m im Durchmesser, mehrere Schottwände waren durchschlagen. Nur Panzerdeck und Gürtelpanzer blieben fast unbeschädigt. Im Torpedobreitseitraum wurde der Gefechtskopf eines schußfertigen Torpedos vollkommen zertrümmert, ohne zu detonieren, ein Beweis der Sicherheit und Güte unseres Materials. Die Bewältigung des Lecks ist in der Hauptsache das Verdienst des I. Offiziers, Korvettenkapitän v. Zerboni di Sposetti, und des Leitenden Ingenieurs, Marine-Stabsingenieur Günther, sowie des Leckſicherungspersonals. Aber das Schiff hätte nicht noch 295 sm, davon 240 sm über den Achtersteven, zurücklegen können, wenn nicht ein jeder auf seinem Posten freudig seine Pflicht getan hätte.

Kurz bevor „Prinz Adalbert" angegriffen wurde, kam am 2. Juli aus Memel die Nachricht von einem angeblichen feindlichen U-Bootserfolg. Der Dampfer „Ursula Fischer", 1300 t groß, mit Gütern der Beutekommission und 2 reparaturbedürftigen Flugzeugen beladen, war auf der Reise von Libau nach Danzig am 1. Juli früh durch eine Unterwasserexplosion leck geworden und nach 40 Minuten gesunken; die Mannschaft rettete sich in die Boote. Die Flugzeuge waren noch zu Wasser gekommen und erreichten die Küste. Während die Flieger nur davon sprachen, daß der Dampfer auf eine Mine geraten sei, konnte nach Anhören der übrigen Schiffbrüchigen kaum ein Zweifel bestehen, daß er einem Torpedoschuß zum Opfer gefallen war. Erst später, bei der Nachprüfung der Aussagen, kam man zu der Überzeugung, daß der Dampfer doch auf eine Mine lief. Er hatte die neue, aus Sicht der Küste verlaufende Straße benutzt, war vom Wege abgekommen und auf eine noch unbekannte, am 26. November 1914 von zwei russischen Zerstörern gelegte Minensperre geraten. Eine Unvorsichtigkeit hat nicht nur den Verlust des Dampfers und der Ladung verschuldet, sondern durch die anfängliche Verkennung der Ursache die Kriegführung in der Ostsee nicht unerheblich beeinflußt.

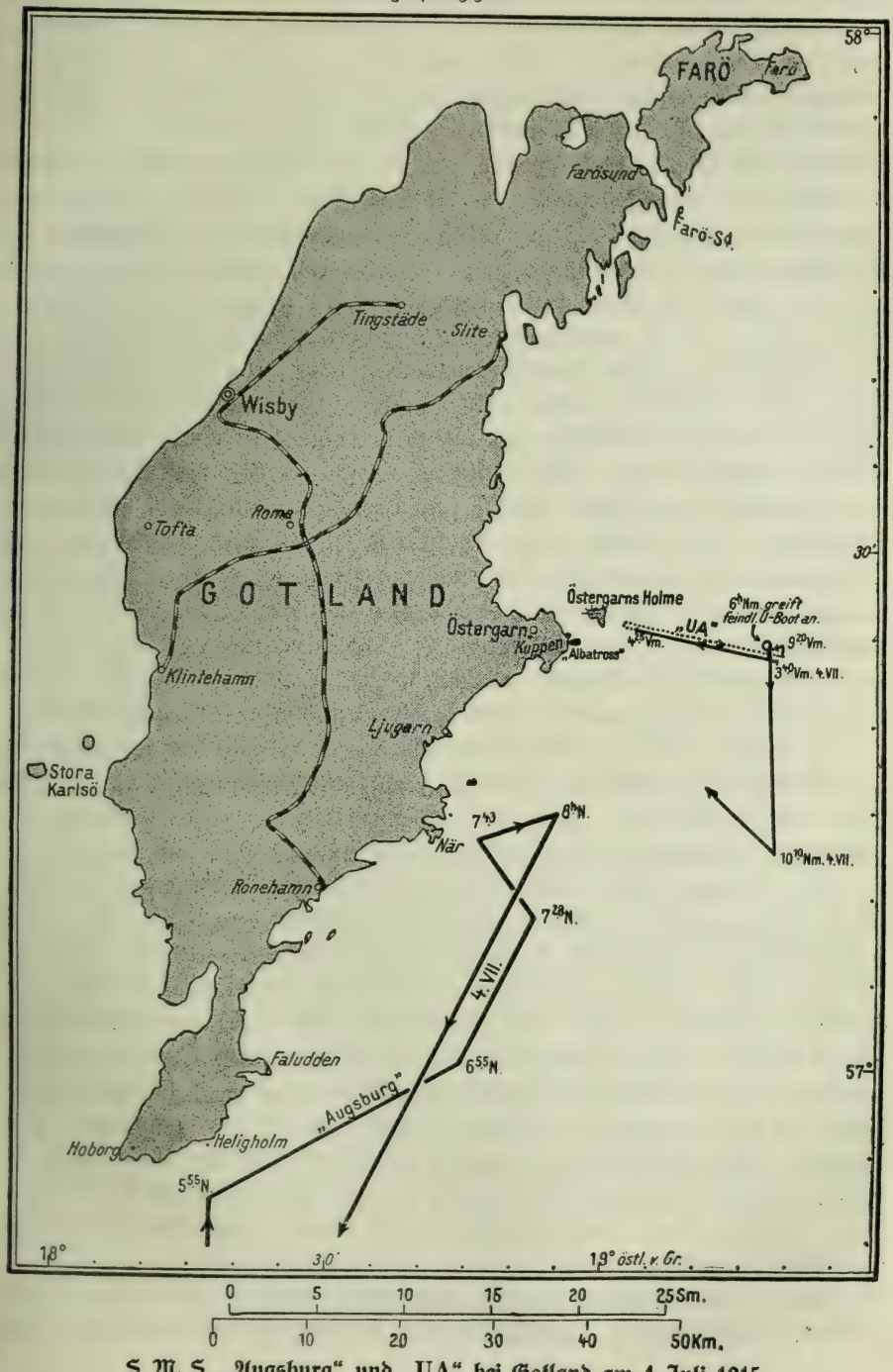
Admiral Hopman machte am 3. Juli morgens Funkspruch an den 2. Admiral, er solle bei Rixhöft und bei Memel—Pappensee auf die U-Boote Jagd machen lassen. Die erste Aufgabe blieb unerledigt, weil die Torpedoboote noch nicht wieder klar waren, auf die Gegend nördlich Memel wurde die II. Minensuchdivision angesetzt. Sie traf mittags bei Pappensee ein und suchte in weit geöffneter Dwarslinie, die einzelnen Boote Zickzackkurse steuernd, die Küstenstrecke ab. Nach Kohlenergänzung

in Memel setzte sie am 4. bei Hellwerden die Suche südwärts fort, da ihr Weg sie ohnehin nach Brüsterort führte. Bei Nidden wollten 6,30 Uhr vormittags „T 61" und „T 56" ein Sehrohr gesichtet haben. Glückte es auch nicht, das U-Boot zu fassen, so gewann doch eine Meldung aus Rossitten an Glaubwürdigkeit, wonach ein Fischer in einer der vorhergehenden Nächte einem aufgetauchten Unterseeboot begegnet war. Infolgedessen wurde die Küstenstraße auch an den folgenden Tagen mit besonderer Vorsicht befahren, der Hilfsstreuminendampfer „Deutschland" erhielt auf seinen weiteren Fahrten starkes Geleit. Die Flugstation Putzig mußte die Strecke Hela—Rixhöft—Leba überwachen, soweit das Wetter, der Ausbildungsdienst und die Kriegsbereitschaft der Flugzeuge das irgend gestatteten. In der Befürchtung, daß das U-Boot Minen gelegt haben könnte, ließ der Admiral beide Wege nach Libau, im besonderen die angebliche Untergangsstelle von „Ursula Fischer" nachprüfen, teils von der II. Minensuchdivision, teils von den vier Vorpostenbooten des Leutnants zur See d. Res. Wilkens. Von jetzt an patrouillierte Nacht für Nacht eins der Vorpostenboote bei Pappensee—Polangen. Die Sundbewachung wurde verstärkt, um zu verhindern, daß weitere englische U-Boote in die Ostsee einbrachen.

Mit der Torpedierung von „Prinz Adalbert" war die letzte Möglichkeit, S. M. S. „Albatroß" Hilfe zu bringen, erschöpft, zumal die vom 2. Admiral angeforderte Luftaufklärung versagte. Flugzeug 55, das einzige in Libau verwendungsbereite, startete zwar am 2. Juli nachmittags, als es etwas sichtiger wurde, und suchte die Küste von Gotland ab, fand aber merkwürdigerweise „Albatroß" nicht. Auf dem Rückwege sichtete es 30 sm OSO von Östergarn ein großes russisches U-Boot und belegte es erfolglos mit 2 Bomben. Der Flug endete wegen Brennstoffmangels mit einer Notlandung, wobei die Schwimmer beschädigt wurden; um den Apparat zu erhalten, mußte der Flieger den Motor abmontieren und preisgeben. Das Flugzeug wurde am anderen Tage von einem Motorboot von „Inkula" gefunden und geborgen. Bei dieser Suche kam „V 108", Kommandant Oberleutnant zur See d. Res. Hagendorf, welches die ausgesandten Hilfsminensuchboote sicherte, bis auf 20 sm an Östergarn heran; von Russen war dort nichts zu sehen.

Um „Albatroß" wenigstens vor weiteren Feindseligkeiten zu schützen, wurde „UA" nach Östergarn geschickt. Es ging gleich nach der Ankunft in Libau, am 3. Juli vormittags, auf die Reise und nahm am andern Morgen, getaucht fahrend, von weitem die Strandungsstelle in Augenschein. (Siehe Skizze.) Es war nur festzustellen, daß „Albatroß" Schlagseite nach Backbord hatte, daß das Heck auffallend hoch aus dem Wasser

Textskizze 15.



S. M. S. „Augsburg" und „UA" bei Gotland am 4. Juli 1915.

ragte, und daß am vorderen Mast die Stenge abgebrochen war. Leute waren anscheinend nicht an Bord. Spiegelglatte See zwang das Boot, zum Aufladen der Batterie wieder nach Osten abzulaufen. 5,20 Uhr nachmittags kam in einiger Entfernung ein Gegenstand in Sicht, dessen Art und Größe wegen der stark blendenden Sonne nicht zu erkennen war. Der Kommandant hielt darauf zu und tauchte; als durch das Sehrohr nichts zu finden war, ging er wieder an die Oberfläche, ließ aber das Boot in überflutetem Zustande. Jetzt erkannte Kapitänleutnant Wilhelms die Periskope eines U-Bootes, das sich rasch näherte, tauchte daraufhin ganz auf und machte die Ölmaschinen klar, um besser manövrieren zu können. Als der Gegner schoß, wurden die beiden Laufbahnen gleich beobachtet, und mit Leichtigkeit wurde ihnen ausgewichen; der eine der auf 2000 m geschossenen Torpedos erreichte nicht einmal das Kielwasser. Zum Gegenangriff bot sich keine Gelegenheit mehr, obwohl „UA" noch eine Stunde auf dem Platze kreuzte. Das Manöver wurde nachher vom Oberbefehlshaber besonders anerkannt. Am 5. spät abends machte „UA", welches im Augenblick 7 sm südlich vom Leuchtturm stand, die Entdeckung, daß „Albatroß" von schwedischen Torpedobooten bewacht wurde. Ein solches kam mit gesetzten Positionslaternen durch den Östergarn-Sund, beleuchtete das Schiff mit dem Scheinwerfer und kehrte wieder hinter die Insel zurück, wo noch zwei Boote sichtbar wurden. Der 6. Juli verlief ohne jedes Ereignis, planmäßig machte sich das Boot am Abend auf den Heimweg.

Es mußte auch der Außenwelt vor Augen geführt werden, daß der Verlust eines Minenschiffes die Herrschaft der deutschen Flagge in der östlichen Ostsee nicht erschütterte. Prinz Heinrich ordnete am 3. Juli vormittags an: „Dringend notwendig, daß sich „Augsburg" mit „V 99" und, wenn möglich, mit „Bremen" und einigen Booten spätestens bis morgen abend deutlich bei Östergarn zeigt. Gelegenheit zum Aufklären ausnutzen. Dann erst Ruhepause für Streitkräfte." Kontreadmiral Hopman setzte den Vorstoß für den anderen Tag an, nachdem er in Danzig unterrichtet worden war. S. M. S. „Bremen", die nach Beendigung des Umbaus soeben ihren Dienst im Osten antrat, langte zwar noch rechtzeitig am 4. früh vor Neufahrwasser an, wurde aber nicht mitgeschickt, weil es an Torpedobooten fehlte; es waren außer „V 99" nur „S 142" und „S 141" fahrbereit. Für „Roon", „Prinz Heinrich", „Lübeck", „Bremen" und die Streitkräfte in Libau, „Thetis" und „S 130", wurde für die Zeit, während der „Augsburg" nördlich des Breitenparallels von Memel operierte, einstündige Bereitschaft befohlen.

Am 4. Juli morgens warfen „Augsburg" und die drei Boote los, „V 99", Kommandant Kapitänleutnant August Clausen, wurde recht

voraus vom Kreuzer, die beiden anderen in der üblichen 6 Strich-Peilung aufgestellt. Jenseits Hela wurden starke Zickzackkurse gesteuert, zumal die II. Minensuchdivision gerade bei Nidden auf ein U-Boot gestoßen war. Halbwegs zwischen Rixhöft und Hoborg machte „V 99" Minenalarm, meldete dann allerdings, eine Täuschung sei nicht ausgeschlossen, es sei nur im Vorbeifahren unter Wasser ein verdächtiger Gegenstand gesehen worden. Kommodore v. Karpf ließ immerhin „S 142" und „S 141" Minensuchgerät ausbringen und passierte die Stelle unter ihrem Schutz. Am Morgen war es ziemlich klar gewesen. Als es mittags dick wurde, machte der Kommodore Meldung, worauf Kontreadmiral Hopman befahl umzukehren, „falls Wetterverhältnisse Unternehmung in Frage stellen". Hoborg kam auf 14 sm heraus, aber die Sichtweite ging bald wieder auf 3 bis 4 sm herunter und schien weiter abnehmen zu wollen. So beschloß der 2. Admiral, als er 7,30 Uhr abends querab von När stand (Skizze 15 auf Seite 189), nicht weiter nach Norden zu gehen. Die Aufgabe war im wesentlichen erfüllt, da „Augsburg" und die Boote mit Sicherheit von Hoborg, Heligholm, Faludden und jetzt von När aus gesehen wurden. Andererseits wuchs die Gefahr, überraschend auf einen überlegenen Gegner zu stoßen oder von „UA", welches von dem Vorstoß nichts wußte, für Russen angesehen und angegriffen zu werden; das neue „V 99" mit seinen 3 Schornsteinen war dem U-Boot völlig fremd. Um 8 Uhr wurde kehrtgemacht, das zur Sperre bestellte Markboot kam richtig in Sicht, und 6 Uhr morgens liefen alle Fahrzeuge in die Weichsel ein.

Allen Stellen drängte sich der Verdacht auf, daß die Kreuzer des Kommodore v. Karpf am 2. Juli in einen Hinterhalt gerieten, „daß die Russen von der Unternehmung Kenntnis bekommen haben, und daß sie den ihnen zugetragenen Nachrichten entsprechend ausgelaufen sind". Aber man hielt ein zufälliges Zusammentreffen ebensogut für möglich. Der Oberbefehlshaber jedenfalls bezeichnete auch die Annahme als gerechtfertigt, „daß unsere Unternehmungen gegen Windau und gegen den Eingang zum Rigaschen Meerbusen die Russen zu einem Vorstoß veranlaßten in der Hoffnung, diese oder jene kleinen Streitkräfte abzufassen. Es ist ferner möglich, daß ein Angriff auf Libau geplant war, angesichts des unsichtigen Wetters aber aufgegeben wurde." Niemand ahnte, in welcher Gefahr Memel geschwebt hatte.

Die Maßnahmen der deutschen Führung fanden nicht uneingeschränkt Zustimmung. Großadmiral Prinz Heinrich äußerte sich am 11. Juli, nachdem er die Gefechtsberichte des 2. Admirals und der beteiligten Kreuzer

und Boote erhalten hatte, ausführlich dem Admiralstab gegenüber. Er billigte die Anlage der Unternehmung, hatte er doch selbst der Teilung der Streitkräfte zugestimmt, bemerkte allerdings dabei, Admiral Hopman habe mit großer Sichtigkeit rechnen können; aus dem Verlauf sei die Lehre zu ziehen, daß der Wetterdienst noch weiter ausgebaut werden müsse. Dagegen machte der Großadmiral dem Kommodore v. Karpf den Vorwurf, daß er ungeachtet der trüben Witterung seinen Verband nicht solange wie möglich zusammengehalten hätte. Die Leitung im Gefecht selbst wie auch die Führung der einzelnen Schiffe und Fahrzeuge fand seine vollste Anerkennung, der Drang, am Feinde zu bleiben, und die opferwillige Unterstützung bedrängt erscheinender Schiffe wurde hervorgehoben. Im besonderen stimmte er auch dem Entschluß zu, die drei Torpedoboote nicht einzusetzen. Der Prinz machte erneut auf die geringe Leistungsfähigkeit der Torpedoboote aufmerksam, „G 135" hatte knapp 20 sm laufen können und war mit nur 3 t Kohlen in Danzig angekommen.

Der Chef des Admiralstabes schloß sich der Stellungnahme des Oberbefehlshabers der Ostseestreitkräfte im allgemeinen an und unterstrich die Worte des Lobes, die der Großadmiral für die Haltung von Führer und Mann gefunden hatte. Mit ihm war er hinsichtlich der frühzeitigen Entlassung der nach Libau gehenden Streitkräfte der Meinung, daß etwas mehr Vorsicht am Platze gewesen wäre. Anders beurteilte er die Erfolgsaussichten der Torpedoboote, zwei von ihnen würden schon auf Schußweite herangekommen sein, und ein Abdrehen der russischen Linie würde „Albatroß" wohl Gelegenheit gegeben haben zu entkommen; allerdings berücksichtigte er nicht, daß der Feind das Minenschiff dann wahrscheinlich in den schwedischen Hoheitsgewässern vernichtet hätte. Admiral Bachmann wandte sich dagegen, daß „Prinz Adalbert" und „Prinz Heinrich" aus Mangel an Torpedobooten, „die nach Ansicht des Führers der Aufklärungsstreitkräfte für den U-Bootsschutz unentbehrlich sind", zurückgelassen wurden. Man müsse nach wie vor mit feindlichen Vorstößen rechnen, solange nicht sichere Nachrichten über das Auslaufen des Gegners mit Hilfe der Beobachtungen der Ausfahrten zu erlangen seien. S. M. der Kaiser, dem der Chef des Admiralstabes am 20. Juli Vortrag hielt, griff diese Frage auf und ließ von den beteiligten Führern Bericht einfordern „über die Gründe, welche dazu geführt haben, bei der Anlage der Unternehmung und im Verlaufe derselben von dem Grundsatz der Konzentration der Kräfte abzuweichen".

Der Führer der Aufklärungsstreitkräfte entwickelte darauf noch einmal die Aufgaben, die seinem Verband gestellt waren, die durch Alter und Beanspruchung des Materials bedingten Schwierigkeiten und den Ernst der

U-Bootsgefahr. (Vgl. Seite 163.) „Die gesamte Seekriegführung in der Ostsee baut sich auf der Annahme einer sehr geringen Initiative und Leistungsfähigkeit der russischen Flotte auf. Ohne diese Voraussetzung ließ die zahlenmäßige Überlegenheit der Russen — Linienschiffe 4 : 0, Panzerkreuzer 5 : 3, 4 Geschützte Kreuzer gegen 3 Kleine Kreuzer, Torpedoboote etwa 70 : 12 und in letzter Zeit eine ausgesprochene Überlegenheit an U-Booten — zu jeder Zeit Rückschläge erwarten. Das Gelingen unserer Unternehmungen beruht auf einer Einschätzung der russischen Flotte, die bisher zutreffend gewesen ist, jetzt aber nach dem Wechsel des Flottenchefs und dem Hinzutreten der Schiffe der „Gangut"-Klasse vielleicht einer Einschränkung bedarf." Mit ähnlichen Ausführungen meldete der 2. Admiral, er habe geglaubt, wegen aktiver feindlicher Gegenwirkung nach Passieren der Breite von Östergarn unbesorgt sein zu können, von da ab sei die Aufgabe in den Vordergrund gerückt, die Schiffe vor Minen und U-Booten zu schützen und sicher in die Häfen zu bringen. Er konnte sich dabei auf das bisher allgemein, auch bei unsichtigem Wetter geübte Verfahren berufen, häufig hatten leichte Streitkräfte ohne jeden Rückhalt in dieser Gegend operiert. Der Oberbefehlshaber erklärte dazu am 2. August, die Gründe, die zur Teilung der Streitkräfte geführt hätten, müßten anerkannt werden, und er könne auch dem 2. Admiral einen erheblichen Vorwurf nicht machen. Prinz Heinrich warnte davor, die erst neuerdings gewonnene Erfahrung hinsichtlich der russischen Strategie zur Beurteilung der rückliegenden Zeit zu benutzen. Die ausführlichen Berichte der Ostsee-Admirale beseitigten die in Berlin und im Großen Hauptquartier bestehenden Zweifel. Der Verlust von S. M. S. „Albatroß" wurde dem unsichtigen Wetter und einer bis dahin berechtigten Unterbewertung des Gegners zugeschrieben.

Die Obersten Kommandostellen haben erklärlicherweise nicht in allem richtig gesehen. Das Urteil der Frontbefehlshaber, die täglich die Lehren von Exerzierplatz und Manöver mit der Wirklichkeit des Krieges in Einklang zu bringen hatten, war um so sicherer, als an ihrem Angriffsgeist nicht zu zweifeln war. Admiral Hopman hatte Stärke und Schwäche des U-Bootes erkannt und handelte richtig, als er nach vergeblichen, vom Prinzen unterstützten Bemühungen um Vermehrung der Abwehrfahrzeuge die Fahrten der Schiffe einschränkte und sich dagegen wandte, daß in unmittelbarer Nähe der feindlichen U-Bootsstützpunkte ständig Kreuzer Wache hielten. Schon bei der bisherigen Form der Einzelvorstöße hat der Russe durch seine U-Boote im Verein mit dem FT-Peil- und Entzifferungsdienst wichtige Hinweise auf die Lage der deutschen Minensperren gewonnen; diese erfüllten die auf sie gesetzten Hoffnungen nicht. Der Nebel war beiden Parteien gleich hinderlich, fast hätte er bewirkt, daß die Russen

ins Leere stießen; auch bei klarem Wetter wäre in der Morgendämmerung eine überraschende Begegnung sehr wohl möglich gewesen. Ein wahrscheinlich mit Totalverlusten verbundener Torpedobootsangriff zu Beginn des Gefechts hätte die russische Brigade wohl nur zu vorübergehendem Abdrehen veranlaßt, „Albatroß" wäre schwerlich entkommen. Zur Zeit, da der Flottillenchef den Angriff aufgab, nach der Kursänderung und Teilung des feindlichen Verbandes, bestand selbst diese geringe Aussicht nicht mehr. Nicht taktischen Mängeln oder dem Wetter fiel „Albatroß" zum Opfer, sondern dem Heraustreten der Baltischen Flotte aus ihrer Zurückhaltung. Wenn diese, weit überlegen an Zahl und Kampfkraft ihrer Schiffe, überraschend einen so weitreichenden Vorstoß unternahm wie am 1. Juli, war ihr der Erfolg so gut wie sicher. Nur der geschickten Führung der deutschen Schiffe und Boote, dem verhältnismäßig niedrigen Stande der Verbandsausbildung bei den Russen, sowie ihrem Mangel an Kriegserfahrung und Selbstvertrauen ist es zu danken, daß die deutschen Verluste nicht schwerer waren.

Die russische Kreuzerbrigade kehrte heim, ohne ihr Ziel erreicht zu haben. Memel blieb von einer Beschießung verschont, und Kommodore v. Karpf hatte sich den Weg zu seinem Stützpunkt erkämpft. Die Russen wiederholten den Vorstoß nicht, die strategische Lage blieb unverändert.

Als S. M. S. „Albatroß" am Morgen des 2. Juli an der Halbinsel Kuppen bei Östergarn auf Strand lief, galt es zunächst, für die zahlreichen Verwundeten zu sorgen. Das Lazarett war schon vor einer halben Stunde durch einen Volltreffer zerstört, der Schiffsarzt beim Verbinden des Artillerieoffiziers, dem ein Arm abgeschossen war, auf der Brücke tödlich verwundet worden. Der Kommandant ließ das internationale Signal „Bitte sofort ärztliche Hilfe" setzen und entschloß sich, die Schwerverwundeten an Land zu geben. Das Ausbooten gestaltete sich an der offenen, steinigen Küste schwierig. Die Dorfbewohner und die schwedischen Behörden stellten sich bereitwilligst zur Verfügung, aber Ärzte mußten erst aus Ljugarn und Wisby herbeigerufen werden.

Um 12 Uhr mittags erschienen in einem Boot zwei Abgesandte des Militärgouverneurs der Insel und erklärten namens der schwedischen Regierung, daß die Besatzung interniert werden müßte. Die Toten sollten an Land gebracht und noch am gleichen Abend bestattet werden. Die Verwundeten würden so schnell wie möglich nach der Ortschaft Roma überführt werden, wohin sich auch der Kommandant und ein Teil der Offiziere begeben sollten. Die Mannschaft müsse die Nacht bei Östergarn am

Strande zubringen und werde am anderen Morgen nach Roma marschieren. Nur ein kleines Wachkommando dürfe vorläufig an Bord zurückbleiben.

Es bestand kaum Hoffnung auf eine Besserung der Lage. Anfangs hatten die Russen nördlich und östlich von „Albatroß" gekreuzt. Dann tauchte S. M. S. „Augsburg" im Süden auf und machte Signal: „Werde Sie nachher abholen", man hatte daher alle Vorbereitungen getroffen, um das Schiff in kürzester Frist verlassen zu können. Aber der Kanonendonner, der von der Fortsetzung des Gefechts erzählte, war bald wieder verstummt, und schon vor Stunden waren die deutschen Kreuzer mit hoher Fahrt nach Süden abgelaufen. „Albatroß" war ein Wrack, die Offiziere waren mit dem Kommandanten der Überzeugung, daß das Schiff nicht mehr schwimmfähig war. Selbst nach dem Aufgrundsetzen nahm die Schlagseite zu, so daß der St.B.-Maschinenraum unter Wasser gesetzt wurde, um das Schiff nicht kentern zu lassen. Bei aufkommendem schlechten Wetter bestand trotzdem die ernsteste Gefahr.

Unter diesen Umständen fügte sich der Kommandant, nachdem er sich hatte bestätigen lassen, daß der Schiffskörper mit allem darauf befindlichen Inventar Eigentum des Deutschen Reiches sei und bleibe. Flagge und Wimpel wurden niedergeholt, die Toten nach einer kurzen Andacht von Bord gegeben, dann schiffte sich die Besatzung aus. Die ganze persönliche Ausrüstung wurde mitgenommen, wobei die schwedischen Fischer in dankenswerter Weise behilflich waren; von den eigenen Booten war nur noch ein Kutter klar. Am Abend fand die feierliche Beerdigung der Gefallenen in einem Massengrabe neben der Kirche von Östergarn statt. Außer der Besatzung nahm eine große Menschenmenge teil und schmückte das Grab mit Blumen. Schwedisches Militär bildete Spalier und tat den Ehrendienst. Der greise Pastor nahm die Einsegnung vor, worauf der Kommandant und der deutsche Konsul in Wisby, Herr Ekman, einige Abschiedsworte sprachen. Nachdem der Kommandant den Vertretern der schwedischen Behörden gedankt und seine Waffe übergeben hatte, fuhr er im Kraftwagen nach Roma. Die Besatzung marschierte am andern Tage, von der Bevölkerung herzlich begrüßt, ebendorthin und wurde in den Arbeiterquartieren einer stilliegenden Zuckerfabrik untergebracht. Zwei der Verwundeten, darunter Marine-Oberassistenzarzt d. Res. Dr. Karrillon, erlagen auf dem Transport ihren Verletzungen und wurden am 3. Juli mit militärischen Ehren bestattet. Die übrigen sind dank der ausgezeichneten Pflege, die sie im Lazarett in Roma fanden, sämtlich genesen. Auf Anordnung der schwedischen Regierung wurde das Wachkommando am 5. Juli morgens zurückgezogen, da das Wrack nunmehr durch Infanterie von Land

aus bewacht wurde, und der Aufenthalt an Bord unerträglich geworden war. Schwedische Zerstörer nahmen eine gründliche Reinigung und Desinfizierung des Schiffes vor.

Die Nichtachtung der neutralen Hoheitsgewässer durch die Russen fand in der schwedischen Öffentlichkeit stärkste Beachtung, einstimmig forderte die Presse Genugtuung, als bekannt wurde, daß der Kampf völkerrechtswidrig fortgesetzt, daß russische Geschosse wenige hundert Meter vom Strande, wenn nicht gar an Land eingeschlagen waren. Der Leuchtturmwärter auf Östergarns Holme hatte sich mit den Seinigen in eine Höhle flüchten müssen, da viele Granaten über die Insel hinwegsausten. Die Regierung beauftragte ihren Gesandten in Petersburg, energisch Protest einzulegen, was auch am 3. Juli geschah. Rußland antwortete unverzüglich, nach dem Bericht des kommandierenden Admirals hätte sich der Vorfall nur infolge des herrschenden Nebels ereignen können, „welcher verhinderte, die Beschießung genau zu regeln“[1]). Es läge eine Unachtsamkeit vor, und es sei den Seebefehlshabern bestimmte Weisung gegeben, ihre Aufmerksamkeit zu verdoppeln, um eine Wiederholung unmöglich zu machen. Die russische Regierung drückte ihr lebhaftes Bedauern aus und versicherte, fest entschlossen zu sein, die schwedische Neutralität gewissenhaft zu achten. Die offenkundig beschönigende Darstellung wurde zwar nicht ohne Widerspruch hingenommen, aber angesichts der prompten Entschuldigung gab man sich zufrieden.

In Berlin konnte man nicht billigen, daß das havarierte Schiff ohne weiteres interniert wurde. Das XIII. Haager Abkommen bestimmte, daß Kriegsschiffe von Kriegführenden sich in neutralen Hoheitsgewässern jedenfalls 24 Stunden, bei Havarie bis zur Wiederherstellung der Seefähigkeit aufhalten dürften. „Albatroß“ war keineswegs der Internierung verfallen, sofern er abgebracht und repariert werden konnte. Es erging daher am 4. Juli Befehl an den Marine-Attaché in Stockholm, Kapitän zur See v. Fischer-Loßainen, S. M. S. „Albatroß“ in Augenschein zu nehmen und schleunigst über den Zustand des Schiffes zu berichten. Die Besichtigung fand am 6. Juli in Gegenwart des I. Offiziers und des Vertreters einer Bergungsgesellschaft statt. Das Ergebnis war positiv: »Bergung aussichtsvoll und lohnend. Marineminister einverstanden, wenn Bergungsgesellschaft schwedisch. Beschleunigung nötig, da Strandungsstelle von NO bis SW offen gegen Seegang.« Wohl hatte das Schiff zahlreiche schwere Treffer erhalten. Aber nachdem jetzt die gröbsten Spuren des Kampfes beseitigt waren, gewann man doch den Eindruck, daß der Schiffskörper als Ganzes

[1]) Aus der amtlichen schwedischen Darstellung vom 6. Juli.

erhalten, die unteren Decks im allgemeinen in Ordnung waren; die Untersuchung der Unterwassertreffer durch Taucher stand allerdings noch aus. Erhebliche Bodenverletzungen waren nicht anzunehmen, da das Schiff auf ebenem Kalkfelsen aufgelaufen war. Der Attaché mußte vor Abschluß der Untersuchung nach Stockholm zurückreisen, um Meldung zu erstatten, da ihm nicht erlaubt wurde, von Gotland aus ein Chiffretelegramm aufzugeben.

Die deutsche Regierung beschloß, den Anspruch auf Freigabe von Schiff und Besatzung geltend zu machen. Man bereitete einem Lande, dessen Bevölkerung gerade bei der Aufnahme der „Albatroß"-Leute Beweise ihrer Sympathie für Deutschland gegeben hatte, nicht gern Unannehmlichkeiten, konnte aber im Hinblick auf die rücksichtslose Ausnutzung und Verfälschung der Völkerrechtsregeln durch die Entente nicht darauf verzichten, das eigene Recht zu vertreten. Schweden lehnte ab und führte als Gründe unter anderem an, das Schiff sei nicht imstande gewesen, innerhalb 24 Stunden wieder auszulaufen, der Kommandant habe gegen die Abrüstung und Internierung nichts einzuwenden gehabt, und auch andere deutsche Stellen hätten sich mit der Tatsache abgefunden, bevor, 13 Tage nach dem Vorfall, Vorstellungen erhoben wurden. Deutschland konnte demgegenüber darauf hinweisen, daß das Schiff Asylrecht genieße, zumal es die Seefähigkeit erst durch die völkerrechtswidrige Fortsetzung des Kampfes verloren habe. Der Kommandant hätte vor die Wahl gestellt werden müssen, ob er die Hoheitsgewässer wieder verlassen oder der Internierung zustimmen wollte. Die Schuld an der Verzögerung des Protestes mußte den schwedischen Behörden auferlegt werden, die dem telegraphischen Verkehr zwischen Schiff und Heimat Hindernisse in den Weg gelegt hatten. — Im Laufe des Winters wurden noch einmal Noten getauscht. Die deutsche Regierung hielt ihren Rechtsstandpunkt aufrecht, verzichtete aber schließlich im Interesse der guten Beziehungen zu Schweden darauf, ihn durchzusetzen.

Das Schiff wurde am 23. Juli von der schwedischen Bergungsgesellschaft „Neptun" abgebracht, nachdem die Unterwasserschußlöcher notdürftig gedichtet und 180 t Kohlen ausgeladen waren. „Albatroß" wurde vorläufig nach Faröfund geschleppt, konnte aber den Winter über nicht dort liegen bleiben. Der Ankerplatz war nach zwei Seiten ungeschützt, die Verankerung nicht derart, daß das Schiff jedem Wetter standhalten konnte, die zahlreichen Einschüsse an Oberdeck waren noch nicht gedichtet. Das deutsche Instandhaltungskommando, welches sich jetzt an Bord befand, war wegen der Schwierigkeit der Unterbringung und Verpflegung nur wenige Köpfe stark. Verhandlungen mit der Regierung führten schließlich zu dem

Ergebnis, daß das Schiff Ende September nach Oskarshamn (Kalmarsund) überführt wurde, wo sich ein Dock befand. Das eingeschiffte Kommando durfte auf 30 Köpfe erhöht werden, und am 7. Oktober setzte der I. Offizier wieder Flagge und Wimpel. Zugleich verließ die schwedische Wache das Schiff, die Bewachung wurde nunmehr durch einen im Hafen liegenden Zerstörer ausgeübt. Als Anfang Februar 1916 die Instandsetzungsarbeiten an Bord so weit gediehen waren, daß alle Wohnräume wieder bezogen werden konnten, wurde die Wiedereinschiffung der ganzen Besatzung beantragt, die inzwischen nach dem Truppenübungsplatz Tofta, 20 km südlich von Wisby, verlegt worden war. Schweden gab dem nicht statt, mit der Begründung, die Bewachung würde zu schwierig sein[1]).

Anläßlich der Ratifikation des Deutsch-Russischen Friedensvertrages wurde im Mai 1918 erneut die Freigabe von Schiff und Besatzung gefordert. Die schwedische Regierung stellte sich jedoch auf den Standpunkt, daß die Streitkräfte sämtlicher alliierten Mächte eine Armee und eine Flotte gebildet hätten, so daß der Separatfrieden keine Änderung in den Neutralitätspflichten gegenüber den jetzt noch Kriegführenden mit sich gebracht habe. Selbst als zugebilligt wurde, daß „Albatroß" bis zum allgemeinen Friedensschluß nicht außerhalb der Ostsee verwendet werden würde, führten die Verhandlungen nicht zu dem angestrebten Erfolg. Um die Jahreswende 1918/19 endlich kehrte das Schiff von Karlskrona aus in die Heimat zurück und wurde in Danzig aufgelegt. Wenn auch S.M.S. „Albatroß" ein weniger glückliches Los als manchem anderen deutschen Schiff beschieden gewesen ist, so bleibt doch bestehen, daß die Besatzung unter ihrem tapferen Kommandanten den ungleichen Kampf ehrenvoll durchgefochten hat.

---

[1]) Es erregten gerade zwei Fälle von mißglückten Fluchtversuchen Aufsehen. Da die Flüchtigen (je 2) von einem schwedischen Kriegsgericht zu Gefängnisstrafen von mehreren Monaten verurteilt wurden, erhob die deutsche Regierung unter Hinweis auf die Haager Landkriegsordnung Einspruch, und schwedischerseits mußte anerkannt werden, daß nur eine disziplinare Bestrafung zulässig war.

Kapitel 8.

Die Verlegung des IV. Geschwaders nach der Ostsee. Kurland fällt in deutsche Hand.

Mit Aufmerksamkeit verfolgte man die Bewegungen der Armee. Vorerst spielten sich die Kämpfe im Innern des Landes ab, bei weiterem Vorrücken wurde gewiß der linke Flügel nach dem Rigaschen Meerbusen vorgeschoben, denn in Kurland wurde eigens eine Njemen-Armee neugebildet. Mitte Juni gab die Oberste Heeresleitung die Auskunft, ein Vorgehen gegen Riga liege im Bereich der Möglichkeit, und man werde gegebenenfalls die Unterstützung der Marine in Anspruch nehmen. Daraufhin wurde die im Gange befindliche Verriegelung des Einganges zum Rigabusen mit Minen sofort abgebrochen. (S. 161.) Die drei Minenfelder, die schon geworfen waren, standen dem Eindringen in die Bucht kaum im Wege, wahrscheinlich aber feindliche Sperren, wenn die Beobachtungen, die S. M. S. „Thetis" am 3./4. Juni gemacht hatte, richtig gedeutet waren. Es bedurfte längerer Vorarbeiten, ehe kampfkräftige Schiffe in der Nähe von Riga erscheinen konnten. Den Moonsund würde man durch Minen sperren und mit geringen Streitkräften beobachten können. »Das Offenhalten der Rückzugsstraße durch die Beresina-Passage (Irbenstraße) erfordert wahrscheinlich ein Linienschiffsgeschwader, eine Kreuzer- und Torpedobootssicherung wird nach Norden vorzuschieben sein. Da der Hauptteil der Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee im Meerbusen beschäftigt sein wird, sind ziemlich erhebliche Seestreitkräfte aus der Nordsee heranzuziehen.« Es kam in Frage, gleichzeitig mit dem Einbruch den Nordausgang des Moonsundes mit Minen zu verseuchen, um den im Rigabusen stehenden feindlichen Schiffen und Fahrzeugen den Rückzug zu verlegen[1]).

Prinz Heinrich hatte sich sogleich an das Hauptquartier Ost gewandt, um näheres über Zeitpunkt und Art der zu erwartenden Anforderungen zu erfahren. Die Antwort, die er am 27. Juni erhielt, lautete schon bestimmter: Man habe im Auge, in der ersten Hälfte Juli auf Mitau vorzugehen, dazu sei eine Demonstration der Seestreitkräfte in der Gegend von Windau erwünscht; ob es möglich sei, die Offensive bis Riga fortzu-

[1]) Diese Überlegungen des O. d. O. gingen am 23. Juni an den F. d. A. d. O. zur Stellungnahme.

setzen, bleibe dahingestellt. Bereits am gleichen Tage forderte die Njemen-Armee die Zerstörung der Bahnanlagen von Windau (Seite 165), demnach ging es schneller vorwärts. Da sich die russischen Zerstörer, mit denen S. M. S. „Lübeck" bei dieser Gelegenheit ins Gefecht kam, stark zurückhielten, erteilte Prinz Heinrich am 1. Juli Weisung: »Halte angesichts des Zuwachses durch „Bremen", „V 99", „U 26" und ein Ersatzboot einen Vorstoß in den Rigabusen . . . . zwecks gewaltsamer Aufklärung und Sperrung des Moonsundes innerhalb eines Tages für durchführbar und erfolgversprechend, wenn die Sichtigkeit die Sicherung vor Windau mit geringen Streitkräften möglich macht . . .«

Tags darauf hatte sich die Lage von Grund auf geändert. Russische Panzerkreuzer hatten „Albatroß" auf Strand gedrängt, und „Prinz Adalbert" wurde für Monate außer Gefecht gesetzt. Der allen deutschen Ostseekreuzern überlegene „Rurik" operierte auf der Breite von Östergarn. Nunmehr griff der Oberbefehlshaber doch auf die Hochseeflotte zurück, obwohl er sich erst vor wenigen Wochen dahin ausgesprochen hatte, daß eine ständige oder länger befristete Bindung von Nordseeverbänden mit Rücksicht auf die Kriegführung gegen England vermieden werden müsse. Er meldete, daß die Ostseestreitkräfte zur Lösung ihrer vielseitigen Aufgaben nicht mehr ausreichten, und beantragte das IV. Geschwader, eine Torpedobootsflottille und zwei U-Boote, außerdem vorübergehenden Ersatz für das nicht verwendungsbereite „U 26" und beschleunigte Überweisung des bewilligten UC-Bootes.

Die Anträge gingen in der Hauptsache durch. Eine Allerhöchste Kabinettsordre vom 4. Juli befahl die vorübergehende Zuteilung des IV. Geschwaders, einer Flottille mit großem Aktionsradius und der beiden U-Boote. Admiral Bachmann bezeichnete Großadmiral v. Tirpitz gegenüber als Beweggrund die Notwendigkeit, »die Ostseestreitkräfte nach dem Ausfall von „Prinz Adalbert" und dem namentlich moralisch schwerwiegenden Verlust von „Albatroß" so weit zu verstärken, daß sie die bisherige Kriegführung, die darauf abzielt, den Russen ein angriffsweises Vorgehen gegen unsere Gewässer zu verleiden und dabei gelegentlich Erfolge zu erzielen, fortsetzen können«. Der Staatssekretär, welcher an der Entscheidung nicht beteiligt war, hatte sich nämlich veranlaßt gesehen, noch nachträglich seine Bedenken zu äußern: Die Schiffe des IV. Geschwaders seien gegen Unterwasserverletzungen sehr empfindlich und den feindlichen Panzerkreuzern an Geschwindigkeit unterlegen, es sei besser, statt dessen einen Schlachtkreuzer nach der Ostsee zu verlegen. Der Chef des Admiralstabes erkannte den Nutzen eines solchen Schiffes durchaus an, weigerte sich aber, dem Hauptkriegsschauplatz wichtige Einheiten zu ent-

ziehen, zumal »die hinhaltende Kriegführung gegen die Russen leicht dazu zwingen kann, die jetzt nach der Ostsee entsandten Verstärkungen ganz oder teilweise dort zu belassen«.

Es wurde schon erwähnt (Seite 127), daß der Admiralstab auch der Verlegung zweier Linienschiffe der „Brandenburg"-Klasse nach Libau zugestimmt hatte. Allerdings war zur Bedingung gemacht, daß durch die Auffüllung der Besatzungen unter keinen Umständen andere Interessen geschädigt werden dürften. Den Bemühungen des Stationskommandos gelang es, die Schiffe fahrbereit zu machen, sie sollten in wenigen Tagen nach dem Osten marschieren. Schließlich wurde noch eine „Vorpostenhalbflottille Ost" gebildet. Nachdem alle Versuche, für den Küstenschutz eine Flottille hinzuzubekommen, mißglückt waren, entschloß sich Prinz Heinrich jetzt zu einer Schwächung des Wachdienstes in der westlichen Ostsee zugunsten der U-Bootsbekämpfung im Osten. Acht Vorpostenboote wurden unter Führung des Warnemünder Halbflottillenchefs, Korvettenkapitän z. D. Robertson, nach Libau verlegt und durch die neu hinzutretenden Fischdampfer (Seite 127) bis Anfang August auf 12 Boote aufgefüllt. Dafür wurden die bisher in Memel stationierten, weniger seefähigen und unvollkommener ausgerüsteten vier Vorpostenboote nach dem Westen abgegeben.

Die Front ging in ihren Forderungen noch weiter. Als Admiral Hopman erfuhr, daß das IV. Geschwader beantragt war, bezeichnete er statt einer zwei Flottillen als erforderlich. Ferner wandte er sich an den Oberbefehlshaber wegen Aufstellung einer Sperrbrechergruppe. Als unmittelbarer Schutz für die großen Schiffe käme zur Zeit nur die II. Minensuchdivision in Betracht, die Herrichtung und Ausbildung der X. Flottille für das Minensuchen würde noch längere Zeit in Anspruch nehmen. Der Prinz hielt beide Anträge für aussichtslos, trug aber immerhin den letzteren an den Admiralstab heran. Admiral Bachmann verschloß sich nicht den geltend gemachten Gründen und erwirkte, nachdem »die Feststellungen beim Reichs-Marine-Amt erneut ergeben haben, daß weder genügend Schiffe noch Personal zur Bereitstellung weiterer Sperrbrecher vorhanden sind«, das Einverständnis des Flottenchefs mit der vorübergehenden Zuteilung einer seiner Sperrbrechergruppen an die Ostsee.

Das IV. Geschwader und die VIII. Torpedoboots-Flottille liefen, aus dem Kaiser-Wilhelm-Kanal kommend, am 5. Juli morgens in den Kieler Hafen ein. Großadmiral Prinz Heinrich befahl den Geschwaderchef, Vizeadmiral Ehrhard Schmidt, ins Schloß und beauftragte ihn mit der Leitung der Operationen in der östlichen Ostsee[1]). Sämtliche Streitkräfte wurden

[1]) Die Besprechung fand ihren Niederschlag in zwei Befehlen (vom 7. bzw. 8. Juli), deren Hauptpunkte nachstehend angeführt werden.

ihm unterstellt. Da jedoch die aus der Nordsee kommenden Verbände und U-Boote nur vorübergehend zur Verfügung gestellt waren, sollte die bisherige Gliederung der Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee nicht geändert werden. Dessenungeachtet würden taktisch die beiden den Panzerkreuzern

IV. Geschwader.

Chef: Vizeadmiral Schmidt (Ehrhard).
2. Admiral: Kontreadmiral Alberts.

„Wittelsbach" F . Kapitän z. S. v. Mantey.
„Wettin" . . . . . = = = Varrentrapp.
„Mecklenburg" . . = = = Tägert (Wilhelm).
„Schwaben" A . . = = = v. Kameke.
„Zähringen" . . . = = = Seiferling.
„Braunschweig" . = = = Lans (Max).
„Elsaß" . . . . . = = = Kühne (Robert).

VIII. Torpedoboots-Flottille.

Chef: Korvettenkapitän Hundertmark.
„S 178": Kapitänleutnant Maßmann (Siegfried).

15. Torpedoboots-Halbflottille.

Chef i. V.: Kapitänleutnant Ledeboer.

„V 185" Kapitänleutnant Ledeboer.
„V 182" = Hufnagel.
„V 181" Oberleutnant z. S. Densch.
„V 183" Kapitänleutnant Zander.
„V 184" = Schimmelpfennig.

16. Torpedoboots-Halbflottille.

Chef: Korvettenkapitän Stegemann.

„S 176" Oberleutnant z. S. Giese.
„S 179" Kapitänleutnant Pieper (Ehrenreich).
„V 180" = Koslik.
„G 175" = Stohwasser (Hans).
„S 177" = Hirth.

an Geschwindigkeit ebenbürtigen Linienschiffe der „Braunschweig"-Klasse in der Regel mit „Roon" und „Prinz Heinrich" eine Gruppe bilden. »Der Verwendungszweck der fünf „Wittelsbach"-Schiffe wird lediglich der einer Unterstützungsgruppe sein.« Die Stützpunktfrage war, verglichen mit dem

Stande von Mitte Mai, als das Geschwader zum letztenmal in der Ostsee weilte, ganz wesentlich erleichtert. Außer in Swinemünde waren jetzt auch in Danzig-Neufahrwasser genügend Liegeplätze vorhanden, um sowohl die Linienschiffe wie die Panzerkreuzer zu beherbergen. Das Einlaufen war jederzeit gewährleistet, außer vielleicht bei ganz ungünstigem Wasserstand. In Kürze würden die Schiffe sich auf Libau stützen können. Der Oberbefehlshaber wünschte, daß der Hauptteil der Streitkräfte bald dorthin übersiedelte.

Grundlage für die Kriegführung bildeten die Frühjahrsdenkschrift, die am 22. April erlassenen Richtlinien und der Befehl vom 15. Juni[1]). Hinsichtlich der neuerdings im Rigaschen Meerbusen erwachsenen Aufgaben verwies Prinz Heinrich auf seine letzten Verfügungen an den Führer der Aufklärungsstreitkräfte, die er ausdrücklich bestätigte, er forderte zur Einreichung von Vorschlägen auf und empfahl, den Requisitionen der Armee nach Möglichkeit Folge zu leisten. „Man gewinnt den Eindruck, daß die russischen Bewegungen der letzten Zeit, mit großen wie mit leichten Streitkräften, eine Entlastung Windaus und der Einfahrt zum Rigaschen Meerbusen zum Ziele hatten. Sollte das zutreffen, so entwickeln sich hieraus für uns Gelegenheiten." Unternehmungen nach der Alandssee und Bottensee sollten vorläufig unterbleiben, die U-Boote für die Dauer der „weißen Nächte" nicht in den Finnischen Meerbusen hineingeschickt werden. Der besonderen Aufmerksamkeit des Geschwaderchefs wurde das Flugwesen empfohlen: „Es sollte nicht vorkommen, daß alle 15 Flugzeuge gleichzeitig unklar sind[2]). Die reine Aufklärungstätigkeit und die Verwendung zur U-Bootsabwehr müssen gegeneinander abgewogen werden. Die sehr guten Erfolge der Flugzeuge gegen feindliche U-Boote in der Nordsee sind bekannt." Auch der Dienst der Minensuch- und Räumverbände müsse einheitlicher organisiert und geleitet werden. Ihre Aufgabe sei einmal die Räumung der Sperre bei Leba, da die aus ihr vertriebenen Minen erfahrungsgemäß scharf blieben und die Schiffahrt besonders gefährdeten. Ferner müßten neue Wege geschaffen werden, und zwar durch die feindlichen Sperren hindurch, um so die U-Boote für immer abzuschütteln. Abschließend warnte der Prinz vor dem russischen Spionagedienst und unterstrich das kürzlich erlassene Fischereiverbot. Er stellte dem Geschwaderchef für die Zeit des Einarbeitens seinen 1. und 2. Admiralstabsoffizier, Korvettenkapitäne Westerkamp und Betz, zur Verfügung.

[1]) Seite 25, 102, 154.

[2]) Die Zahl umfaßte die Frontflugzeuge in Libau, die Ersatzbauten, die zwar schon angeliefert, aber noch nicht frontreif waren, die zur Reparatur in Danzig abgegebenen und die Schul- und Versuchsflugzeuge in Putzig.

Am 7. Juli mittags verließ das IV. Geschwader Kiel und steuerte mit 14 sm Fahrt auf dem üblichen Wege nach Danzig, die VIII. Flottille fuhr während der Tagesstunden als U-Bootssicherung. Die für die Strecke Stilo—Rixhöft—Hela angeforderte Luftaufklärung fiel infolge von Gewitterstörungen aus, doch langte das Geschwader wohlbehalten am 8. nachmittags vor Neufahrwasser an. Das Einlaufen der Schiffe mit anschließendem Wenden nahm bei der Engigkeit der tiefen Rinne drei Stunden in Anspruch. „Wittelsbach" und „Schwaben" machten in Danzig am Holm fest; zum ersten Male dampften Linienschiffe die Weichsel hinauf!

Vizeadmiral Ehrhard Schmidt übernahm sogleich das Kommando als Chef der „Oberleitung". Kontreadmiral Hopman, der ihn zusammen mit dem 2. Admiral in Danzig erwartete, meldete seinen Verband verwendungsbereit, abgesehen von einzelnen Torpedobooten und Minensuchbooten. S. M. S. „Beowulf", dessen vorübergehende Zuteilung zu den Ostseestreitkräften kürzlich in eine dauernde umgewandelt war, bedurfte einer größeren Instandsetzung (Neuberohrung der Kessel), konnte aber bis zum Eintreffen der beiden „Brandenburg"-Schiffe auf seinem Posten bleiben. Die gleichfalls in Libau liegende „Thetis" mußte bei nächster Gelegenheit einige kleinere Reparaturen ausführen lassen. Admiral Hopman erhielt Befehl, mit den Panzerkreuzern nach Libau zu gehen, welches ihm in Zukunft als Basis dienen sollte, und darauf hinzuwirken, daß auch die Linienschiffe so bald wie möglich dorthin verlegt werden konnten.

Die Kreuzer „Lübeck" und „Bremen", „V 99" und vier Torpedoboote waren schon nach Libau unterwegs und erledigten dabei einen Vorstoß, den Prinz Heinrich angeordnet hatte. „Lübeck", Fregattenkapitän Halm, sollte bei Östergarn die Flagge zeigen, während „Bremen", Korvettenkapitän Axel Walter, westlich Hoborg sicherte, dann sollten sie gemeinsam über den 56. Breitengrad nach Libau marschieren; ähnlich wie am 4. Juli wurde für die im Hafen liegenden Streitkräfte einstündige Bereitschaft befohlen. Die Gruppe ging am 7. abends in See, geriet aber, noch bevor sie Gotland erreichte, in ein heftiges Gewitter, das allmählich in einen Dauerregen überging. Da die Sichtweite 2 bis 3 sm nicht überstieg, mußte Fregattenkapitän Halm befehlsgemäß den Vorstoß abbrechen. Beim Einlaufen in den Libauer Vorhafen hatte „Lübeck" eine leichte Grundberührung; die Fahrwasserbezeichnung war in Verfolg der Baggerungen geändert worden, wovon die Kreuzer noch nicht unterrichtet worden waren. S. M. S. „Thetis" ging nunmehr zur Erledigung ihrer Werftarbeiten nach Danzig.

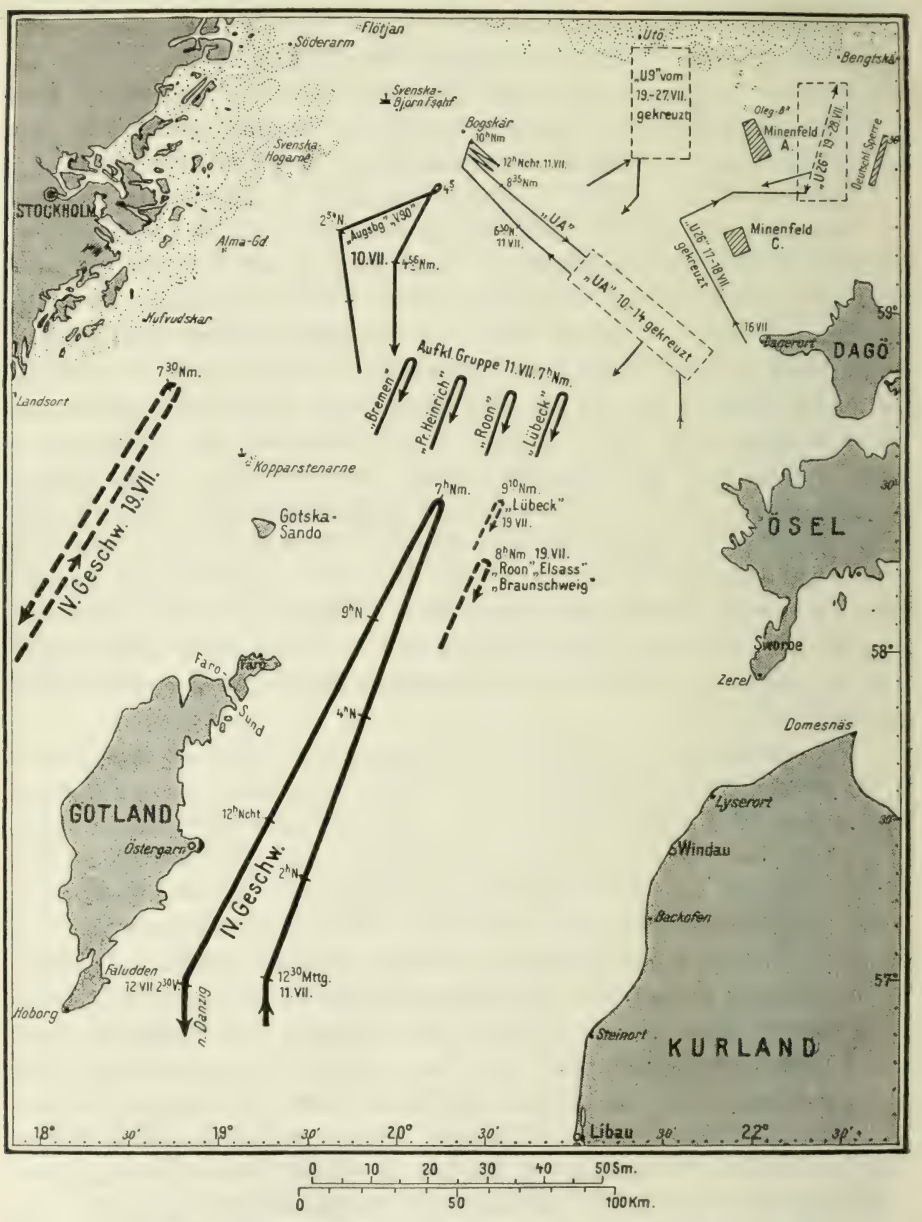
Vizeadmiral Schmidt nahm alsbald die Beobachtung des Finnischen Meerbusens auf. (Skizze 16 auf Seite 206.) Am 9. Juli mittags machte sich von Libau aus „UA", Kapitänleutnant Wilhelms, auf den Weg nach

dem Seegebiet westlich der deutschen Sperrfelder. Die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser mußte das U-Boot hinausgeleiten, weil der Steinort-Weg zur Zeit nicht minensicher war. Sowohl in der Nacht vom 5./6. Juli wie am 7. Juli früh hatten die Vorpostenboote im Norden Rauchwolken gesichtet, die vermutlich von feindlichen Zerstörern herrührten. Kapitänleutnant Weidgen machte den Versuch, unmittelbar von der Mitteleinfahrt aus Westkurs zu steuern, und kam auch gut hinaus.

Am Abend des gleichen Tages verließ S. M. S. „Augsburg" Danzig im Kielwasser von „Roon" und „Prinz Heinrich", die mit der 15. Halbflottille nach Libau marschierten, zu einem Vorstoß nach Bogskär, mit dem Auftrage, zu erkunden, ob der Feind an den Sperren arbeitete. Nachdem am Morgen des 10. südlich Libau „V 99" aufgenommen war, nahm Kommodore v. Karpf Kurs nach Nordwesten, passierte Farö und Gotska Sandö im Abstand von 20 sm und hatte schon um 3 Uhr nachmittags Svenska Högarne in Sicht; er hatte eine in Anbetracht der frischen westlichen Winde hohe Marschgeschwindigkeit von 17, später 20 sm halten können, obwohl „V 99" vor dem Kreuzer Zickzackkurse fuhr. Eine Stunde später stand er 8 sm südsüdwestlich Bogskär. Von hier aus waren die „Albatroß"-Sperren zu überblicken, die See war, abgesehen von einigen Seglern auf der schwedischen Seite, leer. „Augsburg" kehrte unter Benutzung der Feuer von Farö und Östergarns Holme nach Libau zurück und lief wegen der Unsicherheit der sonstigen Wege von Süden her über Bernaten ein.

Der Geschwaderchef führte darauf die gesamten schweren Streitkräfte in die Gewässer nördlich Gotland. Das Gros, bestehend aus den 7 Linienschiffen und 10 Torpedobooten der 16. und 19. Halbflottille, ging am 10. abends in See. Das Auslaufen nahm längere Zeit als erwartet in Anspruch; während das am weitesten außen liegende Schiff um 6,30 Uhr ablegte, passierte das Flaggschiff erst gegen 10 Uhr die Molenköpfe. Da dieses kurz darauf in der gebaggerten Rinne unweit der Ansteuerungstonne festkam, dauerte es noch eine Stunde, bis der Vormarsch angetreten wurde. „Wittelsbach" kam mit eigener Kraft frei und holte das Geschwader bald ein; Vizeadmiral Schmidt, der sich in der Nacht auf „Braunschweig" hatte übersetzen lassen, kam am Morgen wieder an Bord. Er benutzte den neu fertiggestellten Weg, der von Brüsterort 50 sm weit nach NNW führte, und erreichte den Ausgangspunkt für die eigentliche Unternehmung 25 sm östlich Faludden am 11. Juli mittags. Die Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee, welche von Libau aus ihren Weg über Bernaten — 56. Breitengrad genommen hatten, warteten 25 sm NNO davon und zogen sich jetzt zu einer Aufklärungslinie vor dem Gros auseinander. „Roon" und „Prinz

Textskizze 16.



Beobachtung des Finnischen Meerbusens Mitte Juli 1915.

Heinrich" nahmen mit je einer Rotte der 15. Halbflottille die mittleren Plätze ein, „Lübeck" und „Bremen" mit je einem Torpedoboot besetzten, etwas vorgeschoben, die Flügel.

7 Uhr abends, als das Gros die Breite von Gotska Sandö überschritten hatte, die Kreuzer entsprechend weiter nördlich gelangt waren, ohne daß vom Feinde etwas in Sicht kam, wurde der Rückmarsch angetreten. Beabsichtigt war, bis 8.30 Uhr vorzustoßen, ein Telegramm des Oberbefehlshabers, welches am Nachmittag eintraf, veranlaßte jedoch den Admiral, vorzeitig umzukehren. Das IV. Geschwader dampfte über Östergarn—Rixhöft nach Danzig, wo es am anderen Tage nachmittags eintraf. Vizeadmiral Schmidt selbst schiffte sich am 12. bei Hellwerden auf „V 99" ein, das er hatte kommen lassen, und begab sich zu Besprechungen mit dem Gouverneur nach Libau; am Nachmittag fuhr er nach Danzig weiter. Die Kreuzer der Aufklärungslinie, welche ebenfalls um 7 Uhr kehrtgemacht hatten, sammelten bei Beginn der Dämmerung und steuerten nach Aufnahme von „Elsaß" und nach Besteckkontrolle bei Farö auf dem gleichen Wege, auf dem sie gekommen waren, nach Libau zurück. S. M. S. „Elsaß" sollte probeweise einlaufen und kam glatt durch die Mitteleinfahrt hinein. Der Kommandant, Kapitän zur See Robert Kühne, riet dennoch von der Benutzung des Hafens ab, solange nicht die Einfahrt der Breite und Tiefe nach erweitert, die Bezeichnung verbessert und die Bewachung der äußeren Fahrwasser gegen U-Boote verstärkt wurde. Libau war jedenfalls, davon hatte sich der Admiral überzeugen müssen, noch nicht imstande, sämtlichen Streitkräften als Stützpunkt zu dienen.

Es war gut, daß soeben der Chef des V. Geschwaders, Kontreadmiral Begas, in Libau eintraf, der sich ganz dem beschleunigten Ausbau des Hafens und seiner Einrichtungen widmen konnte. S. M. S. „Brandenburg", Kapitän zur See Freiherr v. Müffling, und S. M. S. „Wörth", Korvettenkapitän Tietze, hatten am 1. Juli Befehl erhalten, die Gefechtsbereitschaft wiederherzustellen, die Besatzungen wurden auf 320, für die Reise vorübergehend auf 380 Köpfe aufgefüllt. Die Schiffe verließen am 10. Juli vormittags den Kieler Hafen, gefolgt von dem Hilfsstreuminendampfer „Rügen", welcher eine Ladung Minen nach Danzig zu bringen hatte. Vom Fehmarnbelt an bildeten 4 Boote der 7. Halbflottille U-Bootssicherung, bei Stilo wurden sie am andern Tage von der 20. Halbflottille abgelöst. Die Absicht, in Danzig noch einmal Vorräte aufzufüllen, wurde zwecks Zeitersparnis fallengelassen, so daß der Verband am 12. morgens in Libau einlief. Das Flaggschiff, S. M. S. „Wörth", erhielt seinen ständigen Liegeplatz östlich der Nordeinfahrt, S. M. S. „Brandenburg" nahe der mittleren Einfahrt, wo sie parallel zu den Molen verankert wurden.

Die Schiffe traten nicht zum Befehlsbereich des Prinzen Heinrich über, sondern blieben dem Chef der Ostseestation, Admiral v. Ingenohl, unterstellt, dem das V. Geschwader seinerzeit bei der Zurückziehung aus der Nordsee zugeteilt worden war. Diese Regelung wurde getroffen, um die Frontbefehlshaber zu entlasten und um die Libauer Dienststellen unter einheitlichem Befehl zusammenzufassen. Die Tätigkeit des Hafenkapitäns, wie die der Versorgungsstelle, der Reparaturwerkstatt und der Nachrichtenstelle gehörte ohnehin zu dem Aufgabenkreis des Stationskommandos. Damit wurde Libau verwaltungsmäßig in die Reihe der Marinestützpunkte der Ostsee eingegliedert, wenn auch nicht dem Namen nach. Das Reichs-Marine-Amt hatte verfügt: „Die Herrichtung des Hafens als Stützpunkt im Sinne eines Reichskriegshafens ist zur Zeit nicht beabsichtigt. Libau soll lediglich eine Marineversorgungs- und Nachrichtenstelle erhalten, wie sie in gleicher Weise bereits in anderen Küstenplätzen der Armee (z. B. Swinemünde) eingerichtet worden sind." Kontreadmiral Begas wurde auch nicht, wie zuerst beabsichtigt, zum Kommandanten des Kriegshafens ernannt, sondern behielt seine bisherige Dienststellung bei und wurde daneben „Seebefehlshaber in Libau".

Seine Hauptaufgabe war die Verteidigung des Platzes nach See zu. Außerdem gingen alle Obliegenheiten des Hafenkapitäns auf ihn über. Die Anforderungen in bezug auf Anker- und Liegeplätze wie hinsichtlich der Versorgung mit Brennstoff und Material nahmen durch das Hinzutreten der Linienschiffe, Torpedoboote und U-Boote aus der Nordsee auf einmal Riesenausmaße an. Um so wichtiger wurde die Pflege enger Beziehungen mit den Dienststellen der Armee. Die jeweils im Hafen liegenden Seestreitkräfte blieben in ihrem gewöhnlichen Unterstellungsverhältnis. Oberbefehlshaber und Stationschef kamen jedoch überein, daß sie im Falle der Bedrohung zur Verteidigung des Hafens herangezogen werden dürften, sofern nicht von ihren direkten Vorgesetzten anders über sie verfügt wurde. Ähnlich wurden die bei einer Räumung Libaus zu treffenden Maßnahmen dem Zusammenwirken der in Libau und auf See befehligenden Admirale überlassen. Die Verfügung über die Flugzeuge behielt der Führer der Aufklärungsstreitkräfte, dienten doch die üblichen Fernflüge zugleich der örtlichen Aufklärung. Dem Seebefehlshaber in Libau wurde nur für besondere Fälle ein Anforderungsrecht zugesprochen.

Jener Funkspruch des Oberbefehlshabers, der am 11. Juli nachmittags auf dem Flaggschiff abgenommen wurde, hatte folgenden Wortlaut: „Armee-Oberkommando beabsichtigt vom 14. Juli ab Vorwärtsbewegung. Größerer Teil Libau-Besatzung wird vorübergehend Festung verlassen.

Textskizze 17.

Kurland und der Rigasche Meerbusen.

Seestreitkräfte in Libau bis zum 13. Juli abends so verstärken, daß Festung gegen See sicher. Im Einvernehmen mit Gouverneur Libau vom 14. Juli ab Küste bei Windau durch Beschießung und Demonstration beunruhigen. Einleitung von Landungen nach Möglichkeit vortäuschen, aber nicht landen." Zu dieser vom Hauptquartier Ost ausgegangenen Requisition

teilte der Gouverneur von Libau, der selbst den linken Flügel befehligte, mündlich mit, er beabsichtige, zunächst die Windau-Flußlinie zu besetzen, am 15. Goldingen zu nehmen, am 16. auf Tuckum Kavallerie vorzuschieben und durch sie etwa am 17. die Bahn Windau—Riga zerstören zu lassen. Hierdurch hoffe er die in Nordkurland verstreuten Abteilungen abzuschneiden. Die Beschießung der Bahnhofsanlagen von Windau durch die Flotte solle nicht vor dem 17. Juli stattfinden, um den Rückzug der Russen auf Riga nicht vorzeitig auszulösen. Von dem Vortäuschen einer Landung versprach sich Generalleutnant v. Pappritz nicht viel. Die unter dem Befehl des Generals Otto v. Below stehende Njemen-Armee nahm also jetzt das große, seit einiger Zeit erwartete Unternehmen zur Besetzung ganz Kurlands in Angriff. Hauptzweck schien zu sein, die gegenüberstehende russische Armee in der Richtung auf Kowno aufzurollen. Weiterhin war die Einnahme Rigas oder doch die Abriegelung dieser Stadt beabsichtigt. Eine stärkere Mitwirkung der Marine kam zunächst kaum in Frage, da die Vorwärtsbewegung von der Küste fort erfolgte. Doch hoffte Vizeadmiral Schmidt, daß dadurch die russischen Seestreitkräfte zu größerer Aktivität veranlaßt würden. Die Operationen gegen Windau boten vielleicht ähnlich wie am 28. Juni Gelegenheit, feindliche Zerstörer abzuschneiden, eigneten sich auch gut als Einleitung für jenen Minenvorstoß gegen den Moonsund, den der Oberbefehlshaber am 1. Juli angeregt hatte. (Seite 200.)

Als Vorbereitung für die Beschießung Windaus wurde Admiral Hopman am 12. Juli mittags anbefohlen: Verseuchen des Gebietes dicht bei Lyserort mit 60 U-Minen im Sinne der alten Minenaufgabe IV[1]), wenn möglich in der Nacht vom 12. zum 13., sonst in der folgenden Nacht. Ferner Schaffen einer minensicheren Fahrstraße nach Windau. Im Hinblick auf die erhofften Gegenstöße feindlicher Zerstörer sollten nordwestlich Lyserort aus Sicht von Land Kleine Kreuzer bereitgehalten werden, während der Panzerkreuzergruppe die Deckung der leichten Streitkräfte zufiel. Am 16. Juli gedachte Vizeadmiral Schmidt selbst mit dem IV. Geschwader hinter der Front aufzumarschieren. — Die 20. Halbflottille verließ am 12. abends Libau, um für ein paar Tage die Werft aufzusuchen. Dafür wurde die 16. Halbflottille nach Libau verlegt und marschierte gemeinsam mit S. M. S. „Thetis" am 13. früh aus Neufahrwasser ab. S. M. S. „Beowulf" wurde ebenfalls noch am 12. nach Danzig entlassen, um die nicht länger aufzuschiebende Neuberohrung seiner Kessel vorzunehmen. An Bord des Küstenpanzers ahnte niemand, daß er nach der sechswöchigen Werftliegezeit in die Nordsee abberufen und nicht nach Libau und der kur-

[1]) Vgl. Seite 157 und 161.

ländischen Küste zurückkehren würde, wo er sich ein Vierteljahr lang so erfolgreich betätigt hatte. Bereits am 12. mittags hatte der Geschwaderchef den Hilfsstreuminendampfer „Deutschland" nach Kiel detachiert, wo er schleunigst docken, eine Kesselreinigung vornehmen und eine Ladung Minen für die Moonsundverseuchung abholen sollte.

Kontreadmiral Hopman übertrug zunächst den drei Minensuchdivisionen, einen Weg von Libau (Mitteleinfahrt) nach Westen herzustellen und den Steinort-Weg nachzuprüfen. Ein Kreuzer hatte tagsüber die Arbeiten zu sichern, nachts die abgesuchte Strecke zu bewachen. In der Nacht vom 14. zum 15. Juli sollte unter dem Schutz mehrerer Kreuzer von Torpedobooten das Minenfeld IV geworfen werden, nicht schon früher, weil das zum Klarmachen der Minen benötigte Spezialpersonal erst mit der 16. Halbflottille am 13. nachmittags aus Danzig eintraf. Anschließend sollten die Minensucher auf die Backofen-Sperre (Seite 166) angesetzt werden. Die Beschießung Windaus war zwei Kleinen Kreuzern zugedacht, denen die II. Minensuchdivision beigegeben wurde, während ein Kreuzer im Norden, die Panzerkreuzergruppe westlich der Irbenstraße, das Gros weiter südlich stehen würde. Den Schluß des Planes bildete der Befehl: „Zusammentreffen mit feindlichen Seestreitkräften unterbricht alle Dispositionen. In diesem Falle wird die Hauptaufgabe die Schädigung des Gegners, wenn möglich durch Abschneiden von seiner Rückzugsstraße."

Die Herstellung eines 30 sm langen Weges nach Westen war bereits seit dem 11. Juli im Gange und konnte, vom Wetter einigermaßen begünstigt, von der II. Minensuchdivision in drei Tagen vollendet werden. Der Weg nach Steinort und von da nach See wurde am 13. Juli durch die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser nachgeprüft. Die Hilfsminensuchdivision Swinemünde, deren Halbdivisionen jetzt beide in Libau lagen, brauchte nicht eingesetzt zu werden. „Indianola" war am 11. Juli aus Kiel, wohin sie „Prinz Adalbert" begleitet hatte, eingetroffen; am 7. morgens bei Stolpmünde hatte sie im Nebel einen Zusammenstoß mit „S 139" gehabt, das Torpedoboot wurde am Vorschiff gefaßt und schwer beschädigt, konnte aber ohne fremde Hilfe nach Kiel fahren.

Nachdem die Minensucharbeiten am 11. und 12. Juli durch den Geschwadervorstoß gedeckt worden waren, ging am 13. morgens S. M. S. „Bremen" mit 2 Torpedobooten in See. Der Kreuzer hielt sich tagsüber in der Nähe der Hilfsminensuchdivision, dann nordwestlich Steinort auf. Am 14. setzte Korvettenkapitän Walter, nachdem er bei Hellwerden bis in Höhe der Irbenstraße vorgestoßen war, die Kreuzfahrten in jener Gegend fort. 8 Uhr abends sichtete „Bremen" zwei Torpedolaufbahnen, „V 183" fand einen aufgekommenen Torpedo, und in

einiger Entfernung waren glatte Flecke zu sehen, die wohl von dem Ausstoßschwall herrührten. „V 180" erhielt Befehl, dort nach dem U-Boot zu suchen, verstand den Winkspruch aber nicht gleich, worauf „Bremen" selbst das verdächtige Gebiet wiederholt durchquerte. Gerade als sie 9,30 Uhr das Signal zum Sammeln gab, wurden abermals Laufbahnen gesichtet. Diese beiden waren gefährlicher, nur durch Hartruder und Rückwärtsgang beider Maschinen wurde erreicht, daß der eine Torpedo vor, der andere hinter dem Schiff durchging. Das unerschrockene Vorgehen des bisher in der westlichen Ostsee verwendeten Kommandanten wurde anerkannt, für die Zukunft wurde aber verboten, mit einem Kreuzer U-Boote zu jagen. Während der Nacht hielt sich „Bremen" im westlichen Teil ihres Operationsgebietes auf, wobei sie an den gotländischen Feuern das Besteck nachprüfte. Am Morgen wurden in der Gegend der Angriffe vom Vorabend wiederum verdächtige Streifen auf dem Wasser gesichtet und umgangen. Eine Stunde darauf, bald nach 6 Uhr, tauchte in der Kimm der Turm eines Unterseebootes auf, um dann mehrfach zu verschwinden. Schließlich machte es das deutsche Erkennungssignal und wurde als das vom Finnischen Meerbusen zurückkehrende „UA" ausgemacht. Das wiederholte Tauchen erklärte sich daraus, daß das U-Boot einen Angriff von „Bremen" fürchtete. Die von ihm gefeuerten Sternsignale waren wegen zu geringer Leuchtkraft auf dem Kreuzer nicht gesehen und daher auch nicht beantwortet worden. „Bremen" wurde am Vormittag abgelöst und kehrte mit ihren beiden Booten nach Libau zurück.

„UA" hatte vom 10. bis 14. Juli abends zwischen Dagerort und Bogskär gekreuzt, je nach Sichtigkeit unter oder über Wasser fahrend. Das Wetter entwickelte sich günstig, der anfangs in Stärke 6 wehende Südwestwind ging auf Stärke 4 und weniger herunter; oft war es allerdings trübe, stellenweise neblig gewesen. Vom Feinde hatte Kapitänleutnant Wilhelms nichts zu sehen bekommen. Wenige Stunden nach Rückkehr von „UA" machte sich am 15. abends „U 26" auf die Reise mit dem Auftrage, während der ersten Tage bei Dagerort zu bleiben und am 19. in den Raum nördlich Dagö vorzurücken.

Die Minenverseuchung bei Lyserort unterblieb. Kontreadmiral Hopman hatte am 13. Juli abends von Generalleutnant v. Pappritz persönlich erfahren, daß das Armee-Oberkommando die Beschießung Windaus fallengelassen habe, weil die Stadt wahrscheinlich nur schwach besetzt sei, und weil es im deutschen Interesse liege, die Bahnhofsanlagen, Vorratsspeicher usw. zu erhalten. Der General sprach davon, daß man vielleicht schon bald gegen Riga vorgehen werde. Seine Frage, ob es möglich sei, die Werke von Dünamünde zu beschießen, hatte Admiral Hopman bejaht, zugleich

aber darauf aufmerksam gemacht, daß vorher die am Eingang zum Rigaschen Meerbusen vermuteten Minensperren durchbrochen werden müßten. Admiral Hopman meldete daraufhin der Oberleitung seine Absicht, das Minenlegen zu verschieben „mit Rücksicht auf Änderung der Lage, die baldiges Vorgehen gegen den Rigabusen in Aussicht stellt." In Danzig war man anders unterrichtet. Am 13. abends war über Kiel aus dem Großen Hauptquartier gekommen: „Armee-Unternehmung gegen Riga wahrscheinlich frühestens Anfang August." Da Vizeadmiral Schmidt in der Sperre nach wie vor einen willkommenen Schutz sah, gab er nach Libau zur Antwort: „Voraussetzung trifft nicht mehr zu, daher Minenaufgabe IV ausführen." Die Erledigung dieses unerwarteten Befehls, der am 14. abends in Libau eintraf, war nicht vor dem 17. Juli möglich, sollte nicht die ganze Zeiteinteilung umgeworfen werden. Außerdem fand Kontreadmiral Hopman seine Auffassung von der Lage durch die neueren Meldungen bestätigt. Er nahm es auf sich, die eingeleiteten Maßnahmen weiterlaufen zu lassen, und rief am Morgen noch einmal die Entscheidung der Oberleitung an. Seine Gründe schlugen durch, auch der Geschwaderchef rechnete jetzt mit der Möglichkeit, daß die Unternehmung früher angesetzt würde.

Am 15. Juli verließen die Suchdivisionen schon vor Morgengrauen den Hafen, um Lage und Ausdehnung der Sperren bei Backofen und Windau festzustellen, S. M. S. „Lübeck" folgte ihnen, „Augsburg" und „Thetis" begaben sich unter dem Kommando des 2. Admirals zur Sicherung nach Norden. Halbwegs Steinort traf das Flaggschiff auf ein Flugzeug, welches einer Motorstörung wegen hatte niedergehen müssen; ein aus Libau herbeigerufenes Torpedoboot („V 182") setzte das Flugzeug mit dem Ladebaum ein und lieferte es unversehrt bei der Flugstation ab. Als um 8 Uhr die Breite von Windau erreicht war, wurde „Thetis" auf ihre Position WSW von Saritscheff entlassen, während „Augsburg" nach Farö hinüberhielt. Die Kreuzer wurden von je einer Rotte der 16. Halbflottille begleitet; den Booten fiel es nicht leicht, dauernd die Geschwindigkeit von 17 sm zu halten, denn sie durften den Ölkessel nicht in Betrieb nehmen, weil es in Libau an Heizöl fehlte. Um die Mittagszeit erfuhr der Kommodore, daß noch „V 99" zu einem Vorstoß bis in Höhe der Irbenstraße in See gegangen sei. Die II. Minensuchdivision, Kapitänleutnant Doflein, hatte am Morgen bei Steinort das Gerät ausgebracht und Backofen angesteuert. Während sie dann die Umgebung der Sperre im Osten, Süden und Norden absuchte, machten sich die Motorboote von „Indianola" unter Kapitänleutnant Altvater an die Erkundung der Sperre selbst. Das Mutterschiff ging unter Land zu Anker, gesichert durch 5 Hilfsminen-

suchboote, S. M. S. „Lübeck" stand mit ihren beiden Torpedobooten in der ausgebojten Fahrstraße auf und ab. Bei dem ruhigen Wetter kam die Arbeit gut vorwärts. Die II. Minensuchdivision stieß nur im Nordwesten auf eine Mine, anscheinend zu jener Sperre gehörig, auf der „Glyndwr" beschädigt worden war.

4 Uhr nachmittags gab plötzlich „Lübeck", Fregattenkapitän Halm, Befehl zum Sammeln. Der Ausguck im Krähennest meldete Zerstörer bei Lyserort auf südlichem Kurs, anfangs wurden 4, dann bis 12 Einheiten gezählt. „Indianola" setzte schleunigst die Boote ein, und schon vor 5 Uhr traten die Divisionen den Rückmarsch an. „Lübeck" wandte sich nordwärts. Kommodore v. Karpf nahm auf den ersten Funkspruch hin mit „Augsburg" Kurs auf Lyserort, gab „Thetis" den gleichen Befehl und schickte dafür „V 99" nach Saritscheff. Um 6 Uhr trafen alle drei Kreuzer mit Begleitbooten vor Lyserort zusammen, fanden den Feind aber nicht mehr vor, nur ein U-Boot wurde gesichtet. Aus der russischen Taktik glaubte der 2. Admiral folgern zu sollen, daß die Zerstörer nichts weiter bezweckten, als die deutschen Kreuzer anzulocken und auf die U-Boote zu ziehen[1]). „Lübeck" marschierte längs der Küste heim, „Augsburg" und „V 99" gingen westlich um das Windauer Minengebiet herum, „Thetis" mit ihrer Rotte begab sich in die Vorpostenstellung. Die Großen Kreuzer und die im Hafen liegenden Torpedoboote hatten Dampf aufgemacht, als es um 5,30 Uhr den Anschein hatte, daß die Operationen sich bis in die Nacht ausdehnen würden; sie gingen nun wieder in dreistündige Bereitschaft.

S. M. S. „Thetis", Fregattenkapitän Hildebrand, kreuzte während der Nacht und des Vormittags (16. VII.) zwischen Östergarn und Windau. Mittags kam Befehl, das von der Frühaufklärung nicht heimgekehrte Flugzeug zu suchen. Das Wetter hatte sich verschlechtert, der frische Südostwind hatte eine kurze, steile See aufgeworfen, und gerade über Mittag gingen schwere Regenböen nieder. Endlich um 5,30 Uhr nachmittags wurde das Flugzeug von „S 177", Kapitänleutnant Hirth, das von „Thetis" an die Küste geschickt war, querab von Saraiken gefunden und samt Besatzung geborgen, worauf die Gruppe befehlsgemäß einlief. Zwei von Libau aus auf die Suche geschickte Torpedoboote, „G 175" und „V 180", waren bis Lyserort hinauf vorgestoßen. Als Rückhalt für die leichten Streitkräfte war einer der Panzerkreuzer in einstündige Bereitschaft gelegt worden, eine Maßnahme, die nun als Regel

[1]) Eine Bestätigung für diesen Verdacht findet sich nicht. H. Graf sagt nur: »Unser Unterseeboot „Drakon", welches sich zu der Zeit in der Außenstellung befand, versuchte den Kreuzer („Lübeck") anzugreifen, hatte aber damit keinen Erfolg.«

beibehalten wurde. Außerdem lag von jetzt an ständig eine Torpedobootsrotte klar zum Auslaufen.

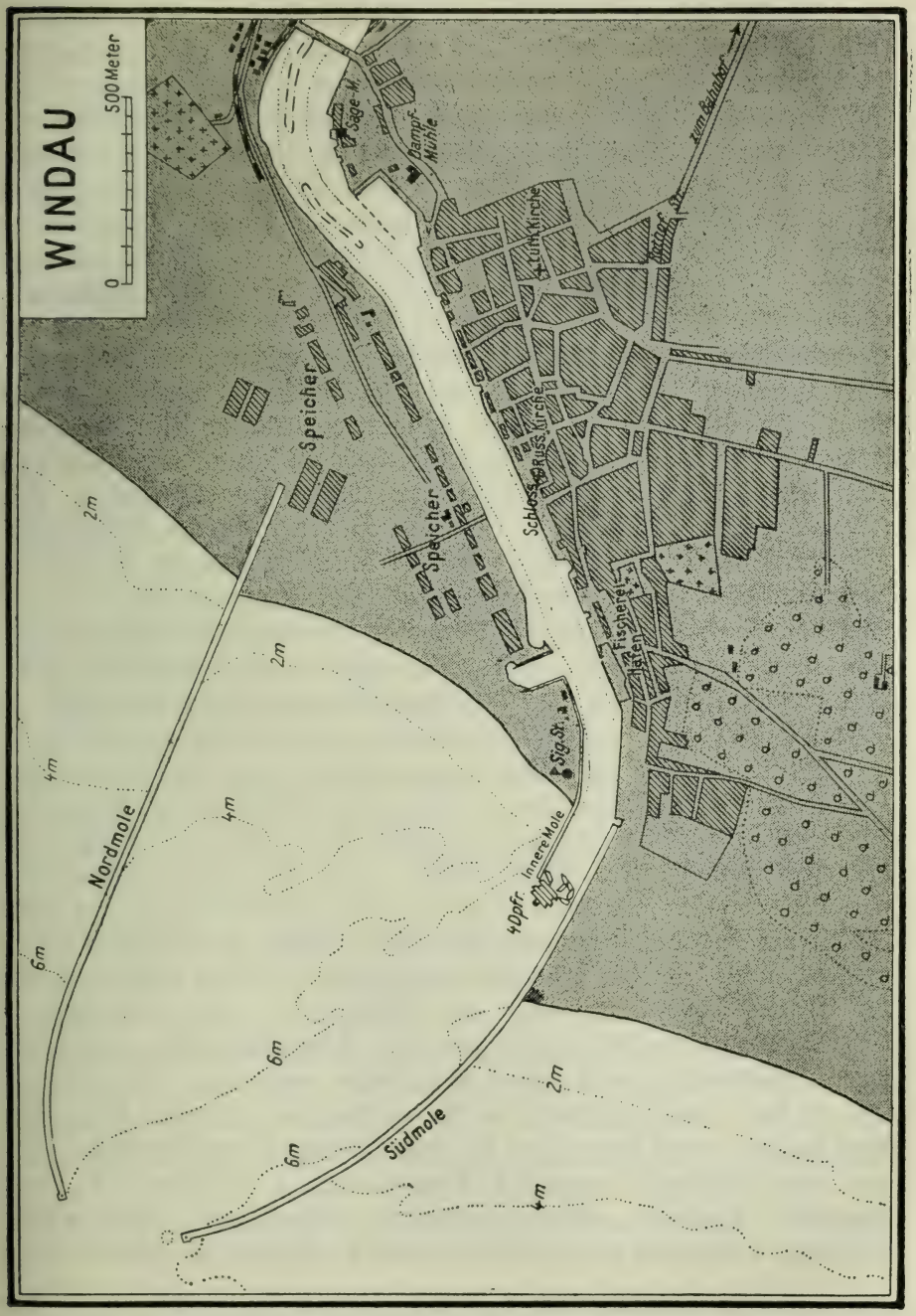
An den beiden nächsten Tagen sollte eigentlich das Minengebiet vor Windau weiter untersucht werden. Aber der Kohlenvorrat in Libau war recht bedenklich gesunken. Wenn auch die auf das Mehrfache des früheren gestiegenen Anforderungen vorher angekündigt waren, zeigte sich die Organisation dem Ansturm doch nicht gewachsen, der Bestand ging am 15. Juli auf 1800 t, am 16. auf 600 t herunter. Die Überfüllung des Danziger Hafens und die Inanspruchnahme der dortigen Kohlenplätze durch die Linienschiffe verzögerte das Beladen der Kohlendampfer und nötigte sogar dazu, auf Swinemünde als Ladehafen zurückzugreifen. Außerdem drahtete die Oberleitung am 16. abends: „Befohlene Beobachtung nach Norden nur bis zur Breite von Lyserort ausdehnen. Damit rechnen, daß Streitkräfte in Libau vom 19. Juli an zwei Tage in See sind."

Am 17. war daher nur „Bremen" mit 2 Booten auf Vorposten, und nachmittags kontrollierten die beiden Wachboote, „V 183" und „V 181", gedeckt durch „V 99", den Weg nach Backofen. Die Bojen der Fahrstraße lagen unverändert, so daß die Rotte gleich weiterlief, um nördlich Windau das Auslegen einer Sperre vorzutäuschen. Gegen 5 Uhr warf sie senkrecht zur Küste in gleichen Abständen Kohlensäcke, mit Asche gefüllt, über Bord, die von Land wohl als Minen angesehen werden konnten. Währenddessen kamen vier russische Zerstörer aus der Irbenstraße heraus. Kapitänleutnant Zander drehte sogleich auf sie zu, und schon auf 80—90 hm eröffnete der Feind ein auffallend gut liegendes Feuer. Die deutschen Geschütze, deren Erhöhung nur für Entfernungen bis 71 hm bemessen war, kamen nicht ans Ziel. Der Versuch, die Russen nach Süden zu ziehen, mißglückte; trotz ihrer großen Überlegenheit machten sie nach wenigen Minuten kehrt, angeblich infolge Sichtens eines deutschen U-Bootes (H. Graf). Weder „V 99" noch die Gruppe „Bremen" noch zwei aus Libau herbeieilende Torpedoboote kamen zum Eingreifen. Während „Bremen" ihre Kreuzfahrten nordwestlich und westlich Steinort fortsetzte, kehrten die Torpedoboote nach Libau zurück.

Im Laufe dieses Tages drang Kapitänleutnant Doflein, dem hierzu „T 104", 2 Minensuchboote und 2 Fischdampfer zur Verfügung standen, in den jenseits Steinort gelegenen Pawlowsk-Hafen ein. Gesichert durch ein Landungskorps von 20 Mann, fuhren armierte Boote etwa 5 km den Fluß hinauf und beschlagnahmten eine Anzahl Motorfischkutter, die mit nach Libau genommen wurden. Das Hauptfahndungsobjekt, ein tadellos erhaltener Doppeleimerbagger, mußte liegengelassen werden, da die Flußmündung durch einen versenkten Prahm gesperrt war. Am Abend

wurde S. M. S. „Prinz Heinrich" zu einer Reparatur nach Danzig entlassen, die Oberleitung schickte S. M. S. „Braunschweig" als Ersatz. Gleichzeitig marschierte „U 9", Oberleutnant zur See Johannes Spieß, welches vor zwei Tagen in Danzig angekommen war, nach Libau. Das Boot wurde sogleich nach Utö entsandt, um dort eine Wartestellung einzunehmen und im Verein mit dem bei Dagö stehenden „U 26" die Auslaufwege der Russen zu erforschen. Das andere aus der Nordsee kommende U-Boot, „U 10", war auch eingetroffen, hatte jedoch zunächst einige Schäden zu beseitigen.

Der 18. Juli sollte dazu benutzt werden, die Erkundung der Sperre WSW von Libau abzuschließen. Aber das Programm mußte nochmals geändert werden. Um 1 Uhr früh erhielt der Führer der Aufklärungsstreitkräfte Mitteilung von Land, daß die Abteilung Schwerin vormittags 10 Uhr in Windau einrücken werde. Von der Marine wurde Schutz nach See, gegebenenfalls Abfangen der aus dem Hafen flüchtenden Fahrzeuge gefordert, Landobjekte durften nicht beschossen werden. Die Requisition erging reichlich spät, stellte außerdem bei dem herrschenden Kohlenmangel die für den 19. angeordnete Bereitschaft in Frage. Trotzdem beschloß Admiral Hopman, „Augsburg" samt der II. Minensuchdivision zu entsenden, „Bremen" und „V 99" wurden dem 2. Admiral als Sicherung zugewiesen, die zurückbleibenden Schiffe hielten sich klar zum sofortigen Auslaufen. Zwischen 5 und 6 Uhr gingen die abgeteilten Streitkräfte in See, die Minensuchdivision geleitete „Augsburg" und die bei ihr stehenden Torpedoboote sicher bis vor Windau, wo sie gegen 10 Uhr anlangten. Um dieselbe Zeit traf die Gruppe „Bremen" westlich der Winkowa-Bank mit „V 99" zusammen und legte dort eine Vorpostenlinie aus. Alsbald zeigten sich wieder bei Lyserort Zerstörer, aber vergebens bemühte sich „Augsburg", Kommandant Fregattenkapitän Horn, sie fortzulocken. Als die herbeigerufene „Bremen" um 12 Uhr vor Lyserort ankam, standen sie noch immer unweit des Leuchtturmes; einige Salven trieben sie in die Irbenstraße hinein. Schon um 10,30 Uhr hatte man in Libau Nachricht, daß Windau genommen sei. Eine Bitte des Gouvernements, durch eine Landungsabteilung mit der einrückenden Truppe Verbindung aufzunehmen, war kurz nach 11 Uhr in Händen des Kommodore v. Karpf. „T 104" ging an die Molen heran und schickte sein Beiboot in den Hafen. Als es nach einer Stunde zurückgerufen wurde, meldete der führende Offizier, deutsche Truppen seien im äußeren Hafengebiet noch nicht angelangt. Da man damit rechnen mußte, daß sich ein U-Boot vor dem Hafen aufhielt, entschloß sich der Kommodore um 1,30 Uhr, nicht länger zu warten. Sämtliche Schiffe und Boote liefen gegen Abend in Libau ein.



Textskizze 18.

Die Russen haben die Besetzung Windaus und ganz Kurlands nahezu kampflos über sich ergehen lassen, und auch dem Vordringen der Seestreitkräfte bis Lyserort keinen Widerstand entgegengesetzt. Windau wurde schon 24 Stunden nach Beginn des Vormarsches der Njemen-Armee geräumt. Zur See geschah nichts, außer daß die Flottillen in der Irbenstraße versammelt wurden. Endlich in der Nacht vom 17./18. Juli wollte man südlich Windau Minen werfen. „Aber der Chef der Torpedobootsstreitkräfte erhielt eine Meldung, wonach bei Steinort eine deutsche Vorpostenlinie auslag, und entschloß sich daraufhin, die Entsendung mit Minen beladener Zerstörer in jene Gewässer nicht zu wagen; das Minenwerfen wurde verschoben. Am 18. Juli besetzte der Feind Windau, angesichts dessen wir den Beobachtungsposten von Lyserort zurücknehmen mußten. So kamen wir, ganz allmählich, mehr und mehr mit dem Feinde in Berührung. Alle männlichen Bewohner der Gegend in militärpflichtigem Alter, dazu diejenigen, welche vorzogen, nicht in Feindeshand zu fallen, mußten auf dem Vorratsschiff „Chabarowsk" (2800 t) nach Reval gebracht werden. Wir („Nowik") hielten uns den ganzen Tag in der Nähe des Michailowsk-Leuchtturms auf und sahen zu, wie diese Leute ihr Hab und Gut herbeischafften, ihre Kühe, Schweine und Schafe antrieben, und wie dann das Ganze eiligst eingebootet wurde. Alles, was für militärische Zwecke nützlich sein konnte, wurde zerstört. Erst wollten wir auch die Leuchttürme in die Luft sprengen, allein der Chef des Nachrichtenwesens war nicht dafür zu haben; später hat uns diese Unterlassung noch viel Verdruß bereitet."[1])

Mit Windau fiel ein Hafen in deutsche Hand, wohl geeignet, leichten Streitkräften als Basis zu dienen. Er lag den feindlichen Gewässern über 50 sm näher als Libau und war durch seine Nachbarschaft zur Irbenstraße besonders wertvoll. Der Windau-Fluß, welcher den Hafen bildete, wies eine Tiefe von 7 m auf. Die Ufer waren zum Teil ausgebaut, so daß große Schiffe am Kai liegen konnten. Eisenbahnanschluß und Speicher waren vorhanden, die sonstigen Hilfsmittel entsprachen allerdings nicht der Größe der Stadt (20 000 Einwohner); eine Werft fehlte. Der Feind hatte in der Mündung eine Schiffssperre gelegt, die sicher nicht leicht zu beseitigen war. Inwieweit sie von kleinen Fahrzeugen umgangen werden konnte, und ob sonst noch Hindernisse zu überwinden waren, mußte sich zeigen. Auch die Armee bat darum, daß der Hafen benutzbar gemacht würde, schon um den Besatzungstruppen, 3 Kompagnien, 1 Batterie und etwas Kavallerie, Proviant zuführen zu können. Kontreadmiral Hopman sagte schleunige Erkundung zu, betonte aber, daß die Marine die Sicherheit von

[1]) Über die Folgezeit enthält das Graffsche Tagebuch nur wenig, da „Nowik" zum Wechseln der Schrauben und zum Dichten der Ölbunker nach Helsingfors ins Dock ging.

Dampfern nicht gewährleisten, auch den Schutz Windaus nicht für dauernd übernehmen könne. Der Gouverneur stellte in dieser Richtung keine Anforderungen, im Notfall konnte die Batterie, alte 9 cm-Feldgeschütze mit 60 hm Schußweite, eingesetzt werden.

Da die Kreuzer und Minensuchboote am 19. Juli Kohlen ergänzen mußten, wurde zunächst ein Offizier auf dem Landwege nach Windau geschickt. Aber es gelang ihm nicht, weiter als bis Hasenpot vorzudringen. Am 20. Juli früh ging Kommodore v. Karpf dann mit zwei Kreuzern, drei Torpedobooten, der II. Minensuchdivision und „Inkula" in See. Deren 6 Motorboote wurden bei Backofen zu Wasser gebracht und von da an durch Minensuchboote geschleppt. Während „Bremen" mit dem 2. Admiral an Bord im nördlichen Teil der Bojenstraße blieb[1]), ging „Thetis" hinter der Minensuchdivision nach Windau-Reede. Als sie um 9,40 Uhr dort anlangte, kamen bei Lyserort 4 Zerstörer heraus, die sich aber sogleich wieder zurückzogen. Eine Stunde später konnte Kapitänleutnant Doflein melden, daß die Motorboote imstande seien, in den Innenhafen einzulaufen. Ihr Führer, Oberleutnant zur See d. Res. Otto Hagendorf, hatte Befehl, in Windau zu bleiben und mit Unterstützung eines Bergungssachverständigen und eines Fliegeroffiziers die weitere Untersuchung vorzunehmen. „Inkula" kehrte nach Libau zurück. Die II. Minensuchdivision machte sich jetzt daran, einen Weg nördlich und westlich um das Windauer Minengebiet herum zu ermitteln; S. M. S. „Thetis" folgte den Booten. Zweimal schlippte das Gerät aus, beide Male an charakteristischen Stellen, so daß das bisherige Bild der Sperren gut vervollständigt wurde. Da ein Boot wegen einer Maschinenhavarie mehrere Stunden lang geschleppt werden mußte, kam diese Gruppe erst um 10 Uhr abends in den Hafen. „Bremen" hatte um 4 Uhr den Rückmarsch angetreten, nachdem „Thetis" die Breite von Windau nach Süden überschritten hatte.

Mittlerweile kam der von Vizeadmiral Schmidt geplante Vorstoß der schweren Streitkräfte zur Ausführung. Nachdem die Beschießung Windaus verschoben, dann abgesagt worden war, lag der Unternehmung jetzt der Befehl des Großadmirals zugrunde, den Eingang zum Finnischen Meerbusen zu beobachten, sowie die Hoffnung, das Vortreiben der Minensuchdivisionen auf Windau möchte die Russen zur Wiederholung des Vorstoßes vom 1./2. Juli veranlassen. Außer dem Geschwader sollten auch sämtliche Kreuzer teilnehmen, ausgenommen „Augsburg", die unmittelbar im Anschluß an die Unternehmung nach dem Finnischen Meerbusen vorstoßen sollte. Aber auf die Teilnahme von „Thetis" und „Bremen" mußte der

[1]) „Augsburg" nahm nicht teil, weil sie am anderen Morgen zu einem Vorstoß klar sein mußte.

Admiral verzichten, weil die Schiffe nicht genügend Kohlen hatten. Nunmehr forderte die Oberleitung zu den im Osten vorhandenen vier Kohlendampfern ebensoviel neue hinzu. Nicht allein müsse bei der jetzigen Belegung von Libau ein Bestand von 10 000 t dauernd gehalten werden, sondern es sei auch die stete Anwesenheit von vier Dampfern im Hafen erforderlich, um die Schiffe und Boote schnell bekohlen zu können. Außerdem beantragte sie die Errichtung eines Kohlenlagers von 1000 t in Memel, dessen Ergänzung im Notfalle durch die Eisenbahn gewährleistet sein würde. Der Oberbefehlshaber bzw. das Stationskommando erwirkte, daß ein Kohlendampfer neu ermietet und zwei weitere von der Elbe zur Verfügung gestellt wurden.

Am 18. Juli abends traten die 5 „Wittelsbach"-Schiffe über den Brüsterort-Weg den Vormarsch an, die X. Flottille (9 Boote), welche vorher die Danziger Bucht nach U-Booten abgesucht hatte, begleitete sie. Als der Verband am Morgen des 19. mit Kurs auf die Enge Öland—Gotland das Südende der Hoborg-Bank passierte, herrschte Nebel, nachher klarte es wieder auf. Einige der vorbeikommenden Handelsschiffe wurden angehalten, ihre Papiere befanden sich in Ordnung. Am Nachmittag gab es einen Aufenthalt von einer Stunde, während „S 130" und „S 126" je 40 t Kohlen erhielten. (Skizze 16 auf Seite 206.) „Lübeck", „Roon", „Elsaß", „Braunschweig" und die doppelte Anzahl Boote der VIII. Flottille hatten Libau am 19. vormittags auf dem minenfreien Wege nach Westen verlassen. Bald stieß auch dieser Verband überraschend auf eine Nebelbank, „G 175" hatte eine leichte Kollision mit „Elsaß" und mußte, da das Vorschiff eingebeult war und Wasser machte, nach Danzig entlassen werden. Von 1 Uhr an blieb es ununterbrochen dick, so daß der Führer der Aufklärungsstreitkräfte der Oberleitung Meldung machte und schließlich mit der Fahrt auf 7 sm herunterging; die Schiffe fuhren eng aufgeschlossen mit angestellten Scheinwerfern. Das IV. Geschwader geriet nordwestlich Gotska Sandö ebenfalls in dichten Nebel, worauf Vizeadmiral Schmidt etwas früher als geplant um 7,30 Uhr auf Gegenkurs schwenkte. Er hatte die Nebelzone bald wieder hinter sich, aber Kontreadmiral Hopman, der gleichfalls kehrtgemacht hatte, meldete erst 3 Uhr früh klareres Wetter. Der Operationsbefehl sah für den 20. morgens einen zweiten Stoß bis nördlich von Kopparstenarne vor. Aber da der Aktionsradius der Torpedoboote längeres Warten nicht erlaubte, brach der Geschwaderchef die Unternehmung ab; er nahm sich vor, sie am 22. zu wiederholen, wenn die Kohlen in Libau reichten, und wenn „Augsburg" auf ihrem Vorstoß günstigeres Wetter antraf.

Das Geschwader nahm seinen Weg westlich Gotland, steuerte auf dem

56. Breitengrade die Küste an und lief 5 Uhr nachmittags versuchsweise für einen Tag in Libau ein. Die Gruppe Hopman kreuzte so lange noch in Höhe von Östergarn. Hier machte um 12 Uhr „V 180" U-Bootsalarm, da es eine Torpedolaufbahn zu sehen glaubte, die Schiffe drehten ab, das Suchen blieb ergebnislos. Eine Stunde nach dem Geschwader waren auch die Aufklärungsstreitkräfte in Libau. Alle Linienschiffe, Kreuzer und Hilfsschiffe fanden im Hafen Platz. Die Wassertiefen reichten allerdings nur eben gerade aus. S.M.S. „Wittelsbach", die am tiefsten ging, hatte kaum einen Fuß Wasser unter dem Kiel und war schwer auf Kurs zu halten gewesen. Der Kommandant sah Störungen, die durch schlechtes Wetter, Fallen des Wasserstandes, plötzliches Auslaufen und durch feindliche Einwirkung herbeigeführt werden konnten, als so bedenklich an, daß er davon abriet, Libau jetzt schon als Hauptstützpunkt zu wählen. Fürs erste zwang die Kohlenfrage ohnehin dazu, Danzig beizubehalten. Das IV. Geschwader ging am 21. nachmittags dorthin in See. Die in Aussicht genommene Wiederholung des Vorstoßes unterblieb; denn aus Kiel waren neue Befehle eingetroffen, die erforderten, daß das Geschwader möglichst bald wieder verwendungsfähig war.

Außer den Libauer Flugzeugen hatte sich diesmal ein Luftschiff an der Aufklärung beteiligen können. Am 14. Juli war das den Ostseestreitkräften seit dem Winter zugesagte Luftschiff „L 5" aus Fuhlsbüttel eingetroffen und hatte die Halle in Seddin bei Stolp bezogen; die etwas günstiger gelegene Königsberger Halle war von der Armee belegt. Tags darauf hatte der Kommandant, Kapitänleutnant Ehrlich, dem Chef der Oberleitung in Danzig über die Leistungsfähigkeit des Schiffes Vortrag gehalten[1]). Es konnte bei günstigem Wetter bis Gotska Sandö und Irbenstraße, allenfalls bis Dagö aufklären. Die Einrichtung eines Zwischenlandeplatzes in Libau zum Auffüllen von Benzin und Wasserstoffgas war daher sehr erwünscht. Mit Wetternachrichten wurde das Schiff von Wilhelmshaven aus versorgt, im Osten mußte erst noch ein Netz von meteorologischen Stationen geschaffen werden. Es traf sich gut, daß die neu erbaute Funkrichtungsanlage Memel seit 14 Tagen in Betrieb war und ihre ersten Peilversuche mit gutem Erfolg erledigt hatte.

„L 5" war am 19. morgens durch den Nebel und Regen zur Umkehr gezwungen worden. Am 20. war es bei leichtem SW-Wind gut vorwärtsgekommen, hatte 7,30 Uhr vormittags bei Backofen „Thetis" mit den Minensuchbooten gesichtet, um 8 Uhr bei Pissen eine Halbflottille und einen Dampfer. Die Ähnlichkeit der Bootstypen mit denen der X. Flottille, ihr

[1]) „L 5", Bauart Zeppelin (L. Z. 28), Raumgehalt 22 500 cbm, Länge 158 m, Geschwindigkeit 40 sm, Brennstoff für 20 Fahrstunden, Indienststellung 1913.

Stilliegen trotz der Nähe von „Thetis" und schließlich der Umstand, daß sie nicht schossen, ließ in ihnen eigene Torpedoboote vermuten. Zwar hatten sie das Erkennungssignal nicht beantwortet, aber das war schon öfters vorgekommen; sowohl Scheinwerferblicke wie Sternsignale eines Luftschiffes waren gegen den Himmel schlecht zu sehen. Erst aus einem Funkspruch von „Thetis" ersah der Kommandant, daß es sich um Russen gehandelt hatte. Als Seddin frischere Winde meldete, kehrte er um 9 Uhr um. Der Wind blieb dann allerdings auf Stärke 2—3, so daß das Schiff 5 Uhr nachmittags über seinem Hafen anlangte.

Der Vorstoß von „Augsburg", Fregattenkapitän Horn, am 21. Juli führte wegen der neuen Befehle des Oberbefehlshabers statt zum Finnischen Meerbusen nur bis Gotska Sandö—Saritscheff. 8 Uhr vormittags verließ der Kreuzer den Hafen, 9 Uhr abends war er zurück; „V 99" steuerte vor ihm her Zickzackkurse. Der Feind war nur zu hören gewesen, der manchmal sehr laute russische FT-Verkehr ging vermutlich von den Vorposten in der Irbenstraße aus. Wie das von der Abendaufklärung zurückkehrende Flugzeug nachher meldete, standen bei Zerel 1 Kanonenboot, 10 Zerstörer und 1 U-Boot. Flugzeug 270 hatte diese Streitkräfte mit 8 Bomben angegriffen und glaubte, zwei Treffer erzielt zu haben. Der Feind hatte mit Maschinengewehren geantwortet, auch zwei Flugzeuge hatten sich an der Abwehr beteiligt.

Die Njemen-Armee war in diesen Tagen nach Südosten abgeschwenkt, nachdem am 18. Juli die Bahn Windau—Riga bei Tuckum unterbrochen, und die Küste des Rigaschen Meerbusens erreicht war. Alle irgend entbehrlichen Kräfte wurden gegen Schaulen zusammengezogen, für die Besetzung von Nordkurland blieben sehr wenig Truppen übrig. Der Gouverneur äußerte daher am 20. abends die Bitte, ihn bei der Säuberung der Küste mit 200—300 Mann zu unterstützen. Obgleich einer solchen zusammengerafften, im Felddienst unerfahrenen Abteilung nur ein geringer Kampfwert beizumessen war, legte er doch Wert auf diese zahlenmäßig bedeutende Hilfe, da er nicht mit ernsterem Widerstand rechnete. Der Vormarsch solle am 22. mittags von Windau angetreten werden. Vizeadmiral Schmidt stimmte der Aufstellung eines Landungskorps zu, um dem Heere jeden nur möglichen Beistand zu leisten; auch würde die Besetzung wichtiger Küstenpunkte mit Marinepersonal für die Seekriegführung von Nutzen sein. Innerhalb 24 Stunden war die aus Mannschaften der großen Schiffe zusammengestellte Abteilung unter dem Kommando des Kapitänleutnants Muhle transportfertig: 200 Mann mit Handwaffen und Schanzgerät, dazu ein Maschinengewehr, je eine Landungs-FT-Station für Windau und Pissen sowie ein Arzt mit Sanitätspersonal.

Am 22. früh schiffte sie sich auf 10 Booten der II. Minensuchdivision ein, und um 6 Uhr ging der Transport in See, gefolgt von „Thetis" und „Bremen" mit dem 2. Admiral an Bord. Die Boote kamen glatt an der Schiffssperre vorbei und setzten das Landungskorps im Innenhafen ab; um 1 Uhr befanden sich bereits alle Streitkräfte wieder auf dem Rückmarsch.

Die Gelegenheit wurde benutzt, um den Rest der Hilfsminensuchdivision Swinemünde nach Windau zu bringen. Der Chef der Oberleitung hatte die zur Kesselreinigung nach Danzig entlassene „Indianola" zurückgerufen, sie war in der Nacht auf Libau-Reede angekommen, ging am Morgen des 22. nach Backofen weiter und setzte dort die Motorboote aus. Diese marschierten dann mit eigener Kraft nach Windau, während das Mutterschiff nach Libau zurückkehrte. Der Divisionschef, Kapitänleutnant Altvater, übernahm die Einrichtung von Windau; ihm war als erste Aufgabe gestellt, den Hafen minenfrei zu machen und zu versuchen, die Einfahrtslücke zu erweitern; daneben lag ihm die Errichtung einer FT- und einer Signalstation, die Beschlagnahme der für die Marine brauchbaren Hilfsmittel und Materialien sowie die Verteidigung Windaus nach See zu ob.

An diesem Tage war auch das Luftschiff wieder unterwegs, um aufzuklären und zwischen Zerel und Pissen auf Minensperren zu fahnden. Aber es fand morgens in Höhe von Libau Dunst und niedrige Wolken, schließlich mußte das Schiff kehrtmachen. In der Nacht meldete Libau, es sei nunmehr an der Straße nach Grobin, nordwestlich des Libauer Sees, ein Zwischenlandeplatz eingerichtet. Verankerungen waren eingegraben, Haltemannschaften wurden alarmbereit gehalten. Außer Benzin war allerdings vorläufig nichts vorrätig.

Wieder einmal lauerte ein feindliches U-Boot („E 1") bei Pappensee. Das Vorpostenboot „Neumühlen" wurde in der Mittagsstunde erfolglos mit 2 Torpedos beschossen. Da es ihm an Unterwasserkampfmitteln fehlte, setzte es nach kurzem Suchen den Marsch fort.

Admiral Schmidt hatte auftragsgemäß einen Plan zur Sperrung des Moonsundes an seinem Südende, die Voraussetzung für möglicherweise von der Armee gewünschte Operationen im Rigaschen Meerbusen, ausgearbeitet[1]). Der Entwurf sah vor, daß „Roon", zwei Kleine Kreuzer, „V 99", „V 100" und eine Halbflottille sowie der Hilfsstreuminendampfer „Deutschland" hinter Minensuchdivisionen in den Meerbusen eindrangen.

[1]) Vgl. Seite 138, 199, 200, 203.

Das IV. Geschwader nebst den übrigen Kreuzern und Halbflottillen sollte den Westausgang offenhalten, während 2 oder 3 U-Boote vor dem Finnischen Meerbusen sicherten. Mit der Verseuchung des Moonsundes wurde auf Anregung des Oberbefehlshabers die Sperrung der Einfahrt nach Pernau verbunden, da dieser Hafen nach den vorliegenden Nachrichten möglicherweise als Stützpunkt diente; in dem schmalen und flachen Fahrwasser sollten drei kleinere Dampfer versenkt werden.

Der Vorschlag war noch unterwegs, als am 13. Juli aus Kiel Weisung eintraf, alle Vorstöße in den Rigabusen hätten zunächst zu unterbleiben, um die Russen sicher zu machen. Die Sperrunternehmung müsse der Demonstration vor Riga möglichst unmittelbar vorhergehen; die Operationen der Armee seien frühestens Anfang August zu erwarten. Die Unternehmung werde größeren Umfang annehmen, und deshalb würde der Oberleitung vorübergehend Kapitän zur See Heinrich als Chef des Stabes beigegeben werden. Zu gleicher Zeit beantragte der Oberbefehlshaber beim Admiralstab, ihm die 4 Schlachtkreuzer der I. Aufklärungsgruppe, 2—3 der neuesten Kleinen Kreuzer und $1^1/_2$ Flottillen zur Verfügung zu stellen. Sie sollten 8 Tage vor dem Termin, zu welchem die Armee das Erscheinen der Marine im Rigabusen wünschen würde, in Kiel eintreffen und würden dem Nordseekriegsschauplatz voraussichtlich 20 Tage entzogen bleiben. Es sei wohl zweckmäßig, für diese Zeit ein Geschwader nach Kiel zu verlegen und die beiden anderen auf der Elbe bereitzuhalten.

Am 19. Juli erfuhr Großadmiral Prinz Heinrich durch einen auf seine Veranlassung nach Kiel kommenden Vertreter Generalfeldmarschalls v. Hindenburg Genaueres über die Pläne der Armee. Sobald die Straße Mitau—Schaulen in deutscher Hand sei, käme das Aufrollen des russischen rechten Flügels von Norden her in Frage. In dieser Phase des Kampfes sei eine Demonstration der Flotte im Rigabusen erwünscht, um feindliche Kräfte, womöglich östlich der Düna, zu binden. Die Wegnahme von Riga und Dünamünde sei eine Gelegenheitsfrage; die Stadt sei nicht leicht zu nehmen und schwer zu halten. Käme es dazu, dann sei Flankenschutz für die längs der Küste vorgehenden Truppen wünschenswert. Nunmehr erging Befehl an die Oberleitung: „Herstellung minensicherer Fahrstraße für große Schiffe über Lyserort Feuerschiff nach innen (d. h. durch das Südfahrwasser), soweit erforderlich unter Räumung der am 5. Juni gelegten Winkelsperre, sofort vorbereiten und in Angriff nehmen. Festen NW-Sektor von Pissen (das Mittelfahrwasser) von innen nach außen auf Minen absuchen und als Einfahrt minensicher machen. Annahme, daß deckende Kreuzer sichere Ankerplätze gegen U-Boote dicht unter Küste finden, ferner, daß Windau geeigneter Stützpunkt für Such- und Räumverbände . . . . Lyserort mög-

lichst bald zerstören. Beobachtungsposten Pissen aufheben im Einvernehmen mit Armee. Landtelegraphenlinie an Kurlandküste und etwaige Kabelverbindung mit Ösel möglichst bald unterbrechen."

Das Telegramm gelangte am 20. Juli abends in Libau auf „Wittelsbach". Das Minensuchen konnte beginnen, sobald die zweite Hälfte der Hilfsminensuchdivision Swinemünde aus Danzig eingetroffen, der Windauer Hafen benutzbar gemacht und Lyserort in deutscher Hand war. Der Weg, den die Divisionen freimachen und ausbojen sollten, wurde im einzelnen festgelegt. Als Deckung sollten zwei Kleine Kreuzer bei Lyserort ankern, sofern die Windrichtung das erlaubte, die Panzerkreuzergruppe sollte weiter in See die Sicherung gegen Norden übernehmen. Auf Antrag des Führers der Aufklärungsstreitkräfte wurde die Zahl der Kleinen Kreuzer auf 3 erhöht und an die Armee die Bitte gerichtet, die Windauer 9 cm-Batterie westlich Pissen aufzustellen. Von der Zerstörung des Leuchtturms von Lyserort wurde mit Zustimmung des Oberbefehlshabers Abstand genommen, weil er als Peilobjekt gebraucht wurde.

Kontreadmiral Hopman, dem die Leitung nach Abmarsch des Geschwaders oblag, konnte das Minensuchen nicht schon, wie ursprünglich vorgesehen, am Abend der Überführung des Landungskorps und der Motorboote (22. VII.) für den kommenden Tag anordnen, da Lyserort und Pissen noch nicht besetzt, die notwendigen dauerhaften Seezeichen unfertig, die Befehle noch nicht verteilt waren. Auch im Laufe des 23. ließ die Landungsabteilung Muhle nichts von sich hören, und das Wetter wurde unsichtig, ein Umstand, der die sichere Navigierung und den artilleristischen Schutz der Minensucher in Frage stellte. Der Beginn wurde daher abermals um einen Tag verschoben.

Am 24. Juli ließ der Admiral „Lübeck" und „V 100" einen Vorstoß bis in die Linie Farö—Zerel machen; „V 100", Schwesterboot von „V 99", Kommandant Kapitänleutnant Lindau, hatte seine Probe- und Ausbildungsfahrten beendet und war am 22. in Libau eingetroffen. Sie liefen schon 4 Uhr morgens aus, um nachmittags zurück zu sein; vom Feinde wurde nichts gesichtet. Aus Windau kam Meldung, daß der Hafen minenfrei, die Einfahrt 4 m tief und 10 m breit befunden sei, und daß im Außenhafen 2 Kleine Kreuzer ankern könnten. Von der Abteilung Schwerin, der das Landungskorps unterstellt war, fehlte jede Nachricht. Man konnte trotzdem annehmen, daß nunmehr Lyserort und Pissen erreicht waren; vielleicht wurden die empfindlichen FT-Apparate auf dem Transport beschädigt, oder der Motor versagte. Der in Windau aufgestellte arbeitete jedenfalls so unzuverlässig, daß den beiden Minensuchbooten, welche an diesem Tage Proviant und Post hinbrachten, ein anderer Motor mitgegeben werden

mußte. Die Wetternachrichten blieben ungünstig, so daß der Admiral die Unternehmung wiederum 24 Stunden hinausschob, nachdem er sich von der Oberleitung hatte bestätigen lassen, daß nicht etwa die Kriegslage einen Versuch um jeden Preis erforderte. Soeben wurde nämlich der glänzende Abschluß der Kämpfe um Schaulen bekannt, die 5. russische Armee war völlig geschlagen; es war immerhin möglich, daß dies den Vormarsch auf Riga beschleunigte.

In den Morgenstunden des 25. herrschte Nebel. S. M. S. „Prinz Heinrich", welcher nach Beendigung seiner Reparatur nach Libau zurückmarschierte, erreichte den Hafen verspätet, ein für „Augsburg" angesetzter Vorstoß wurde abgesagt, die „L 5" anbefohlene Fahrt nach der Irbenstraße unterblieb. Später klarte es wohl auf, aber Windau meldete am Nachmittag Wind und Seegang WSW 5—6, strichweise Regen und diesige Luft. Admiral Hopman sah sich gezwungen, den Auslaufbefehl zum vierten Male aufzuheben. Nur der Vorstoß von „Augsburg" und „V 100" nach Farö—Zerel kam tags darauf zur Durchführung.

Am 26. Juli morgens ankerte S. M. S. „Wittelsbach", in Begleitung der VIII. Flottille von Danzig kommend, im Libauer Hafen. Vizeadmiral Schmidt legte Wert darauf, mit seinen Unterführern und mit dem Armeebefehlshaber in engster Fühlung zu bleiben und die Verhältnisse in Libau persönlich zu studieren; auch sein neuer Chef des Stabes, Kapitän zur See Heinrich, welcher sich in Danzig eingeschifft hatte, kannte den Hafen noch nicht. Dieser hatte als Neuestes mitgebracht, daß ein Angriff auf Riga, wenn überhaupt, nicht vor Mitte August in Frage käme, und als Folge davon war am 24. abends ein Schreiben des Oberbefehlshabers eingegangen, welches verfügte: „Die Terminbestimmung für die geplante Unternehmung ist nicht mehr abhängig von dem Vorgehen der Armee gegen Riga—Dünamünde; die Unternehmung soll ohne weitere Rücksichtnahme auf die Armee durchgeführt werden. . . . Ich rechne damit, daß die aus der Nordsee kommenden Streitkräfte am 31. Juli abends in Kiel eintreffen werden." Um die Herstellung der minenfreien Fahrstraße und den Einbruch selbst ohne Pause vornehmen zu können, wofür besonders Kontreadmiral Hopman eintrat, war es notwendig, die in Danzig verbliebenen 4 Linienschiffe ihre Arbeiten beenden zu lassen, die II. Minensuchdivision einige Tage außer Bereitschaft zu setzen und die X. Flottille zur Kesselreinigung auf die Werft zu entlassen. Diese konnte nicht vor dem 2. August zurück sein. In der Zwischenzeit sollte, so ordnete die Oberleitung an, der Anmarschweg von Windau bis westlich Lyserort abgesucht und freigemacht werden; die Schiffe sollten möglichst wenig fahren, die Vorstöße auf das Nötigste beschränkt werden.

Man begrüßte es, daß das Wetter während der letzten Julitage mit kurzen Unterbrechungen so schlecht blieb, daß nicht einmal die kleine Minensuchaufgabe erledigt werden konnte. Nur die befohlene Sicherung wurde aufrechterhalten, täglich stieß einer der Kleinen Kreuzer mit „V 99" oder „V 100" bis zur Linie Farö—Filsand vor, ohne daß besondere Beobachtungen gemacht worden wären. Das Luftschiff wagte nur an einem Tage die Halle zu verlassen, es mußte nach einstündigem Flug umkehren. Auch die Flugzeuge waren fast ausnahmslos zur Untätigkeit verurteilt. Am 28. Juli kam „U 9" von Utö zurück. Oberleutnant zur See Spieß war wiederholt bei Tageslicht bis auf 3—4 sm an die Insel herangefahren und hatte die Anlagen, Landmarken und Bojen mit Geschick erkundet; danach war mit einer Minensperre vor der Einfahrt nicht zu rechnen. Vom Feinde hatte er außer einigen kleinen Wachtorpedobooten und Minensuchfahrzeugen nichts gesehen. Mangel an Trinkwasser hatte das Boot genötigt, vorzeitig heimzukehren. „U 26", welches einen halben Tag später ankam, hatte zwischen Bengtskär und Dagö ebensowenig erlebt. Einmal sichtete Kapitänleutnant Frhr. v. Berckheim einen Minensuchverband von 4 Fahrzeugen, ein anderes Mal, außer Angriffsbereich, ein Minenschiff der „Amur"-Klasse. Häufig hinderte Nebel die Beobachtung. Am letzten Tage fiel der Kreiselkompaß aus, das U-Boot mußte nach dem wenig zuverlässigen Magnetkompaß unter Zuhilfenahme von Mond und Sonne zwischen den Minenfeldern durchsteuern. Beide Boote marschierten nach kurzem Aufenthalt nach Danzig weiter. „UA" und „U 10" wurden nach Beendigung ihrer Reparaturen am 29. zunächst nach Libau befohlen. Dort lag seit wenigen Tagen auch das Minen-Boot „UC 4". Obwohl schon seit dem 11. Juli in Danzig, war es noch nicht zur Verwendung gekommen, weil in Libau erst Vorkehrungen getroffen wurden, um die neue Waffe verborgen zu halten, und weil die unterwegs befindlichen U-Boote nicht unterrichtet waren.

Die von der Hochseeflotte entliehene I. Sperrbrechergruppe, bestehend aus den Dampfern „Aachen", „Solingen" und „Ottensen", die am 28. Juli in Libau angekommen war, lief am 30. aus mit dem Auftrage, drei Tage lang nach einem bestimmten Plan das Seegebiet zwischen Gotland und Kurland abzufahren und dadurch etwa noch unbekannt gebliebene feindliche Sperren aufzudecken. Als die Gruppe am ersten Abend 15 sm ONO von Östergarn stand, ereignete sich 8,15 Uhr auf dem Spitzenschiff „Aachen", Gruppenführer und Kommandant Kapitänleutnant d. Res. Zobel, eine schwere Explosion. Laderaum II, Heiz- und Maschinenräume liefen sofort voll, das Vorschiff tauchte ins Wasser, und nach einer Viertelstunde war der Dampfer gesunken. 5 Mann konnten sich aus den getroffenen Räumen

nicht retten, die übrige Besatzung erreichte in Booten trotz des Seeganges (Stärke 5) die „Solingen". Die Gruppe erhielt Befehl zur Rückkehr; als sie vor Libau eintraf, stand derart hohe See, daß sie nach Danzig weitergeschickt wurde. Da von keinem der drei Schiffe ein Periskop oder eine Blasenbahn gesichtet wurde, der Seegang auch für einen Unterseebootsangriff reichlich stark war, meldete der Gruppenführer als wahrscheinliche Ursache einen Minentreffer. In Libau wollte man nicht daran glauben, denn in der Gegend von Östergarn waren erst kürzlich feindliche U-Boote gesichtet worden, und allzuoft hatten die eigenen Kreuzer jene Gewässer durchfahren. Wenige Tage später verkündete denn auch der Petersburger Funkdienst, daß ein englisches U-Boot („E 1") ein großes Hilfskriegsschiff versenkt habe.

Infolge des Sturmes geriet an demselben Abend der Libauer Lotsendampfer, ein Hilfsminensuchboot, auf eine Mine der Bernaten-Sperre und wurde am Bug beschädigt, konnte aber ohne fremde Hilfe in Libau einlaufen. Auch nahm die Treibminengefahr wieder zu, zuweilen wurden mehrere Minen an einem Tage gemeldet. Am 31. Juli trieb eine solche in den Libauer Außenhafen hinein und mitten durch die zu Anker liegenden Schiffe hindurch. Die Oberleitung zog infolgedessen die Vorpostenhalbflottille, die bisher in der U-Bootsabwehr längs der ganzen Küste tätig war, auf Libau zusammen und richtete einen verschärften Wachdienst vor dem Hafen ein.

Mittlerweile machte sich bemerkbar, daß die Andreasflagge[1]) den Rigaschen Meerbusen beherrschte. Am 25. Juli wurden Ragotsem und Lazup (Skizze 17, Seite 209) auf geringe Entfernung unter Feuer genommen, so daß die dort liegenden deutschen Abteilungen sich unter Verlust eines Verwundeten zurückzogen. An den folgenden Tagen wiederholten sich derartige Beschießungen durch Kanonenboote und Zerstörer. Die 3. Kavallerie-Brigade fragte an, wann der Vorstoß der eigenen Seestreitkräfte in den Rigabusen zu erwarten sei. Bis dahin beabsichtigte man, sich durch Aufstellung einiger Feldhaubitzen zu behelfen.

Die Besetzung Nordkurlands war Ende Juli kampflos durchgeführt, doch mußte man in Anbetracht der schlechten Verbindungen und der sehr geringen Truppenzahl mit Feindseligkeiten, Brandstiftungen usw. von seiten der Bevölkerung rechnen. Die Marine-Landungsabteilung war in Pissen stationiert worden, wo sie am 23. Juli eingetroffen war. Der Marsch in dem sandigen Gelände hatte die mit beschlagnahmten Wagen zur Not beweglich gemachte Truppe vor Schwierigkeiten gestellt, die nur durch Findigkeit und Zähigkeit zu überwinden waren. Das Land war

[1]) Die russische Kriegsflagge war weiß mit blauem Andreaskreuz.

so ausgesogen, daß außer Fleisch und Pferdefutter alles aus Windau nachgeführt werden mußte. Der Abteilung wurde der Schutz zweier Feldgeschütze, die bei Pissen aufgestellt wurden, und der Funkstation übertragen, die allerdings wegen Benzinmangels anfangs nicht senden konnte. Ferner wurde sie beauftragt, die Bewegungen der in der Irbenstraße kreuzenden Zerstörer möglichst genau festzulegen und darauf zu achten, ob sie Minen legten. Das Kabel nach Ösel war von den Russen zerstört, ebenso die Inneneinrichtung der Leuchttürme. Am 29. wurde Lyserort mit einem Zuge besetzt und dadurch Telephonverbindung zwischen Pissen und Windau hergestellt.

Am 31. Juli vormittags meldete Kapitänleutnant Muhle durch Funkspruch, daß das Linienschiff „Slawa" in den Meerbusen eingelaufen war. Von Norden kommend hatte es sich Pissen bis auf 6 sm genähert und war dann, begleitet von Torpedobooten, nach Osten und Nordosten eingeschwenkt. Eine Verwechslung mit einem der Kanonenboote, an die man in Libau zunächst dachte, kam nicht in Frage, mehrere Seeoffiziere hatten das Schiff beobachtet und nach Photographien und Abbildungen einwandfrei als „Slawa" erkannt. Die Russen waren entschlossen, die Zufahrt nach dem als Hafenplatz, Industriestadt, Eisenbahnknotenpunkt und Nordflügel der Front so wichtigen Riga hartnäckig zu verteidigen. »Mit der Zurücknahme unserer Truppen auf Riga bekam der Meerbusen auf einmal sehr große strategische Bedeutung.«[1]) Man gab für die Verteidigung der Irbenstraße ein Linienschiff her, obwohl diesem keine Rückzugsstraße offenstand; der Moonsund war zu der Zeit höchstens 5 m tief. Mit seinen 4 freilich älteren 30,5 cm-Geschützen steigerte das Schiff den Wert der ausliegenden und noch zu werfenden Minensperren ganz erheblich. Das Absuchen einer minenfreien Fahrstraße durch das Nordfahrwasser, welches „Slawa" beim Einlaufen benutzte, war ausschließlich bei Dunkelheit durchgeführt worden, um die deutschen Flieger nicht argwöhnisch zu machen[2]). Auch die Überführung selbst ging des Nachts vor sich, und ein Teil der Flotte, außer U-Booten und Kreuzern die Großkampfschiffe „Petropawlowsk" und „Gangut", die zum ersten Male den Finnischen Meerbusen verließen, sicherten das Unternehmen. Die Teilnahme dieser Schiffe wurde in Deutschland nicht bekannt, aber eine Meldung, wonach am 30. Juli nach-

[1]) H. Graf. Als Quellen für die russische Kriegführung im Rigaschen Meerbusen werden außer dessen Tagebuch auch die Aufsätze von D. Malinin und Ju. Schelting in der Zeitschrift „Morskoi Sbornik", Jahrgang 1923, 1924 und 1926, benutzt.

[2]) Anscheinend bei Gelegenheit dieser Arbeiten, vielleicht auch schon früher, ist das russische Minensuchboot Nr. 6 auf einer der deutschen Sperren im Eingang zum Finnischen Meerbusen gesunken.

mittags bei Wisby drei größere Kriegsschiffe gesichtet wurden, ließ darauf schließen, daß „Slawa" durch andere Streitkräfte gedeckt worden war. Über die Bedeutung dieser Kräfteverschiebung war sich die deutsche Führung keinen Augenblick im unklaren, und die Vorbereitungen für die Unternehmung gegen den Rigabusen wurden dadurch in nicht geringem Maße beeinflußt.

Zufällig, aus Anlaß des Jahrestages des Kriegsausbruchs, war ohnehin verschärfte Bereitschaft angeordnet. Kommodore v. Karpf sollte am 1. August mit „Augsburg", „V 99" und „V 100" nach Norden sichern, bei klarem Wetter bis Gotska Sandö—Filsand vorstoßen und den Eingang zum Rigaschen Meerbusen beobachten. Kontreadmiral Hopman erhielt Befehl, mit der Panzerkreuzergruppe westlich von Libau zu kreuzen, am Abend etwas näher an „Augsburg" heranzurücken; ihm war außer Torpedobooten ein Kleiner Kreuzer zugeteilt, der gegen Hoborg sichern sollte. 9 Uhr morgens gingen „Roon", „Prinz Heinrich", „Braunschweig" und „Elsaß", dazu „Lübeck" und die VIII. Flottille nach Westen in See, während „Augsburg" und die beiden großen Torpedoboote in der Mitte zwischen Gotland und Kurland nordwärts steuerten. Mittags und abends wurde die Hauptgruppe von einem der Sicherungsboote, „S 179" bzw. „V 183", wegen U-Bootsgefahr alarmiert und zum Abwenden veranlaßt, beide Male 30 sm OSO von Hoborg; die Rotte „V 183"/„V 184" blieb über Nacht am Platze, bekam aber den Gegner nicht zu fassen. Bei Dunkelwerden marschierte der Verband bis Östergarn vor, die Quadrate meidend, die seit dem Untergang der „Aachen" als minenverdächtig anzusehen waren. „Augsburg" war planmäßig vorgestoßen und kreuzte nun, nach einem Abstecher in Richtung Zerel, östlich Farö; sie hatte trotz guter Sichtigkeit ebensowenig etwas vom Feinde gesehen wie ein Flugzeug, welches nachmittags bis Zerel und Domesnäs aufklärte. Als auch ein neuer Vorstoß bis in Höhe von Filsand am Vormittag des 2. August ergebnislos verlief, ließ die Oberleitung die Panzerkreuzer einlaufen. „Augsburg" blieb noch bis Sonnenuntergang in See.

Dank der Besserung des Wetters war „L 5" am Morgen aufgestiegen. Querab von Hoborg sichtete Kapitänleutnant Ehrlich zwei Periskope eines getaucht fahrenden U-Bootes und griff an; aber bevor die Bomben fallen konnten, hatte das U-Boot schon größere Tiefen aufgesucht.[1]) 12 Uhr mittags stand das Luftschiff 800 m hoch zwischen Lyserort und Zerel. Eine Anzahl Zerstörer eröffnete das Feuer, aber auf so große Entfernung, daß es nicht gefährlich wurde. Dagegen näherte sich ein feindliches Wasser-

[1]) Auf die Meldung des Luftschiffes schickte der F. d. A. d. O. von neuem zwei Torpedoboote in diese Gegend. Sie fanden das U-Boot („Akula"?) aber nicht.

flugzeug, und „L 5" mußte nach Westen ausweichen und „Augsburg", die zufällig voraus in Sicht kam, um Unterstützung bitten. Das Erscheinen des Kreuzers genügte, um den Flieger zu bewegen, die mehr als halbstündige Jagd aufzugeben. Der Gegner war sehr ernst zu nehmen, der Kommandant meldete, daß der Rigasche Meerbusen dem langsamen und schlecht steigenden Luftschiff so gut wie verschlossen bleiben würde, wenn es nicht gelänge, die russischen Flugstützpunkte ausfindig und unschädlich zu machen. „L 5" erhielt Befehl, die Aufklärung bis auf weiteres nicht bis zur Irbenstraße auszudehnen.

Die Libauer Flugzeuge benutzten den ruhigen Tag zu einem Geschwaderangriff, um 2 Uhr früh lagen 6 Seeflugzeuge am Start, von denen allerdings zwei genötigt waren, den Flug vorzeitig abzubrechen; die hohe Zahl flugfähiger Maschinen war vor allem der erzwungenen Ruhe der letzten Woche zu danken. Unter Führung des Stationsleiters, Oberleutnant zur See Lorenz, gelangten vier Flugzeuge nach der Irbenstraße. Ausgezeichnete Sichtigkeit erlaubte ihnen, den ganzen Rigaschen Meerbusen, Ösel und Dagö zu überblicken, in der Nähe von Runö kreuzte „Chrabry", sonst waren nur einzeln oder in kleinen Gruppen fahrende Zerstörer auszumachen. Während das Führerflugzeug gegen feindliche Flieger sicherte, nahmen die anderen aus 1200 m Höhe die Zerstörer aufs Korn; diese setzten sich mit Artillerie zur Wehr und wichen geschickt und, wie es schien, mit Erfolg aus. Ein bei Zerel gesichtetes U-Boot wurde unbehelligt gelassen, um einer Verwechslung mit „UA" vorzubeugen, welches nach der Irbenstraße unterwegs war. Um 4,10 Uhr sahen die Flieger in der Arensburger Bucht einen Gegner starten; als er nach einer halben Stunde in die Nähe kam, griffen zwei Flugzeuge an. Der Führer von „270", Vizefeuerwerker d. Res. Tille berichtet: »Curtißboot suchte uns zu überhöhen, ließ uns nicht näher kommen als auf 2000 m; konnte ausweichen, da schneller. Flugzeug 292 mußte Verfolgung aufgeben, da es in der Höhe nicht mitkam. Bei den verschiedenen Begegnungen Flugboot mit Karabiner beschossen. 5,55 Uhr war ich ihm bei Punkt b (nordöstlich Zerel) auf 800 m nahegekommen; Flughöhe 1900 m. Ich drehte hier nach Süden ab, um nicht zu weit in die Arensburger Bucht hineinzukommen und nach hinten Schußfeld zu erhalten. Er setzte sich, ungefähr 100 m höher als ich, hinter mich. Mein Beobachter, Steuermannsmaat Reiß, feuerte in langsamer Folge 20 Karabinerschüsse ab, mit dem Erfolg, daß das Flugboot kurz abdrehte und nach Zerel herunterging.« „270" folgte nun den anderen nach Windau, wo leider infolge von Bodennebel alle drei bei der Landung beschädigt worden waren. Gegen 8 Uhr erschienen zwei große russische Flugboote über Windau und warfen Bomben, ohne jedoch Schaden anzurichten.

Am Tage vorher (1. VIII.) war bereits Pissen von einem feindlichen Seeflugzeug mit Bomben bedacht worden. Anschließend beschossen ein Schiff der „Amur"-Klasse und acht Zerstörer das Dorf, und nachmittags griffen noch einmal Zerstörer an, wurden aber durch die Feldgeschütze in respektvoller Entfernung gehalten. Wurden auch nur ein paar Häuser und die FT-Station leicht beschädigt, so verstärkte man doch schleunigst die Verteidigung. Die Erdwerke wurden erweitert, und auf S. M. S. „Brandenburg" wurden zwei 10,5 cm-Schnelladekanonen ausgebaut und samt Munition durch ein Vorpostenboot nach Windau überführt; die beiden Geschütze waren am 6. bzw. 10. August aufgestellt und klar zum Schießen, worauf die Feldartillerie nebst Bedienung zurückgezogen wurde.

Außerdem hatte Vizeadmiral Schmidt am 1. August mittags „UA" in den Rigabusen gesandt. Kapitänleutnant Wilhelms lief aufgetaucht dicht unter Land hinein und erreichte nach Dunkelwerden Pissen. Schon von Lyserort an kamen Rauchwolken und Zerstörer in Sicht, so daß er wegen der geringen Wassertiefen und der spiegelglatten See sehr vorsichtig manövrieren mußte. In der Nacht hieß es mehrfach „Schnelltauchen!", und am Morgen wurde das Sehrohr von einem Zerstörer unter Feuer genommen, zugleich detonierte ganz in der Nähe eine Fliegerbombe; das U-Boot ahnte nicht, daß der Zerstörer gerade von deutschen Flugzeugen angegriffen wurde. Vergebens suchte „UA" bei Domesnäs und Arensburg nach einem lohnenden Ziel, schließlich kreuzte es wieder nach Pissen hinüber, um dem dort beobachteten Wachzerstörer aufzulauern. Nach dreistündiger Verfolgung hatte der Kommandant den häufig Kurs und Fahrt ändernden Gegner am 4. früh vor dem Rohr, allerdings im Abstand von nur 100—150 m; der Torpedo ging unter dem Zerstörer durch. Trotz der nun einsetzenden Jagd gelang es „U A" in der folgenden Nacht, aufgetaucht über die Sände hinauszuschlüpfen.

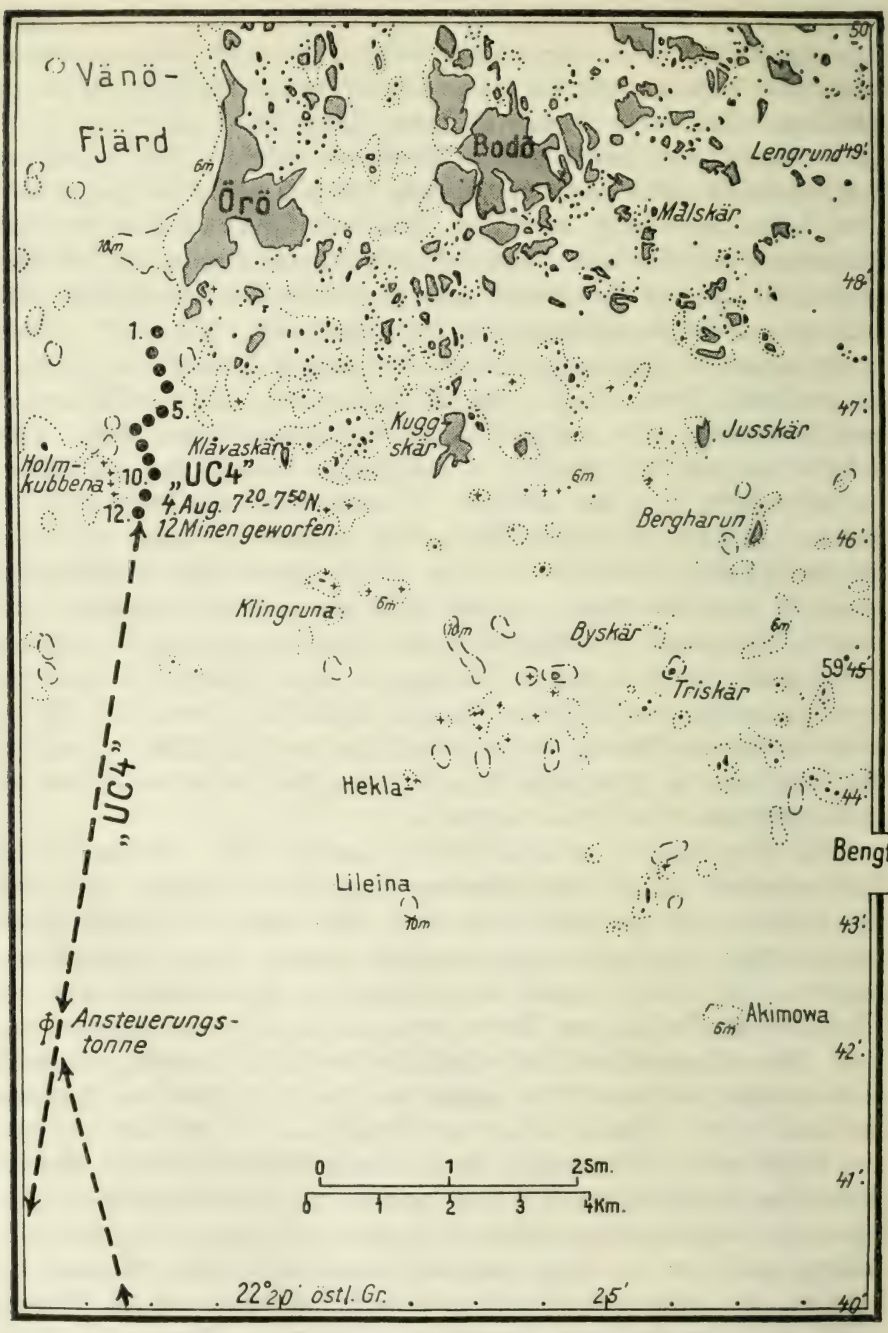
Pissen wurde von jetzt an täglich beschossen oder mit Bomben und Pfeilen beworfen; Verluste waren nicht zu beklagen. Auch „Slawa" kam wiederholt in Sicht, am 2. August abends glaubte man sogar „Rurik" ausgemacht zu haben. Kapitänleutnant Muhle war ständig auf der Hut vor einer Landung. Als am 5. wieder ein Flugzeug über der Irbenstraße aufklärte, stieß es sofort auf drei große Flugboote, die es bis Lyserort verfolgten, aber trotz geringen Abstandes nicht beschossen. Das deutsche war wehrlos, da die Tragdecks das Schußfeld behinderten. Demnach war der Russe gewillt und in der Lage, auch in der Luft seine Stellung zu verteidigen, und es war dringend notwendig, die eigenen Flugzeuge besser zu bewaffnen, zum mindesten mit einem automatischen Gewehr auszurüsten.

Die Nachrichten vom Eingreifen feindlicher Seestreitkräfte an der

Südküste des Rigabusens waren nur dürftig, vor allem galt es, ihre Stärke festzustellen. Die Marine verfügte seit kurzem in Libau über drei Landkampfflugzeuge, die Prinz Heinrich nach dem Luftangriff des 24. Juni angefordert hatte. Aber diese erwiesen sich als zu schwach für Überlandflüge, sie hatten eine längere Frontverwendung in Flandern hinter sich. Dafür wurde „L 5" am 6. August nach dem Rigaschen Meerbusen geschickt. Dank günstiger Sichtverhältnisse stellte das Luftschiff leicht fest, daß sich in der ganzen südlichen Hälfte keine Schiffe aufhielten. Eine niedrige Wolkendecke, die über Dünamünde gebreitet war, brachte Kapitänleutnant Ehrlich auf den Gedanken, die günstige Gelegenheit zum Bombenwerfen auszunutzen, und rasch holte er die Genehmigung der Oberleitung ein. Als „L 5" sich um 12 Uhr gerade der Festung zuwenden wollte, wurde er plötzlich von Schlock aus auf 2000—3000 m Entfernung mit Maschinengewehr- und Schrapnellfeuer überschüttet. Das Luftschiff stieg schleunigst auf sichere Höhe, aber es hatte innerhalb drei Minuten so viele Löcher erhalten, daß zwei Zellen des Achterschiffs stark Gas verloren. Sogleich wurde der Rückmarsch angetreten. Bomben, Brennstoff, Reserveteile wurden über Bord geworfen, um das Schiff zu leichtern. Dennoch war es gegen 3 Uhr so achterlastig geworden, daß die Motoren einer nach dem anderen versagten. Die unvermeidlich gewordene Notlandung ging verhältnismäßig gut vonstatten, die Besatzung kam ohne schwere Verletzungen davon. Immerhin war nicht daran zu denken, das Schiff an Ort und Stelle, auf einem Acker 60 km landeinwärts von Memel, wiederherzustellen und flugfähig zu machen. Mit Hilfe des in Plungiany liegenden Landsturmbataillons wurde es abmontiert und in die Heimat verfrachtet.

Auf See blieb es in diesen Tagen ziemlich ruhig, teils wegen der Vorbereitungen für die Unternehmung gegen den Rigabusen, teils weil man besorgte, daß der Feind noch mehr große Schiffe überführte. Statt daß bei Tage einzelne Kreuzer vorstießen, wurden nachts Torpedoboote angesetzt. Die VIII. Flottille, Korvettenkapitän Hundertmarck, ging am 3. August nach Norden, von Sonnenuntergang an in breiter Aufklärungslinie. Die außergewöhnlich helle Nacht bot aber keine Aussicht, den Feind zu überraschen, und um 12 Uhr machte die Flottille in Höhe der Südspitze von Dagö kehrt. Ähnlich verlief ein Vorstoß, den „V 99" und „V 100" zwei Nächte darauf unternahmen. Am 4. August früh gingen die II. Minensuchdivision, Kapitänleutnant Doflein, und die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser, Kapitänleutnant Weidgen, in See, diese, um den Steinort-Weg nachzuprüfen, jene zur Säuberung des Seegebiets zwischen Windau und Lyserort; die Hilfsminensuchdivision Swinemünde hielt sich in Windau bereit, um beim Auffinden einer Sperre sofort das Räumen zu über-

Textskizze 19.



Minenunternehmung von „UC 4" am 4. August 1915.

nehmen. „Augsburg" und „Bremen" begleiteten die II. Minensuchdivision, während die Panzerkreuzergruppe mit den übrigen Kleinen Kreuzern und der X. Flottille 20—30 sm nordwestlich Windau sicherte. Das IV. Geschwader und die VIII. Flottille blieben in Libau in Bereitschaft, Flugzeuge klärten von Libau aus nach Westen und Nordwesten auf. Alles verlief nach Plan, der Feind versuchte keine Störung. Erst unmittelbar vor Beendigung des Minensuchens schlippten 3 sm querab von Windau die Geräte aus, und sechs Minen kamen an die Oberfläche. „T 61" entging nur knapp einem Minentreffer; die Schraube schlug auf eine Mine und wurde sogar beschädigt, die Mine detonierte aber nicht. Man hatte den Ostflügel der am 29. Juni von den Russen geworfenen Sperre gefaßt.

Am 2. August brach „UC 4", Oberleutnant zur See Vesper, auf, um das Fahrwasser von Hekla Lileina westlich Bengtskär zu verseuchen, am

Minen-Unterseeboot „UC 4" (1915).

Länge	33,5 m
Wasserverdrängung	175 t
Geschwindigkeit	6 sm
Bewaffnung	12 Minen
Besatzung	14

folgenden Tage ging „U 10", Kapitänleutnant Stuhr, als Ablösung für „U 26" in den Raum zwischen Dagerort und Bengtskär. „UC 4" kam ungesehen in den Finnischen Meerbusen hinein, brauchte erst wenige Seemeilen vor dem Ziel unter Wasser zu gehen und fand keinerlei Bewachung vor, dafür aber eine gute Fahrwasserbezeichnung, so daß das Eindringen bei dem schönen Wetter keine Schwierigkeiten machte. Obwohl damit zu rechnen war, daß sich auf der Insel Örö eine Wache befand, ging der Kommandant bis auf 1000 m an die Schäre heran, wendete und warf auslaufend in Schlangenlinien seine zwölf Minen. Nach genau vier Tagen war das Boot in Libau zurück. Wenn das Gelingen auch zum Teil günstigen Umständen zu danken war, wurde doch das Verdienst der Besatzung ebensosehr anerkannt wie die Leistung der Konstrukteure und Erbauer dieser neuen Waffe. Der Erfolg blieb nicht aus: Am 14. (15.?) August lief das größte aller russischen Minenschiffe, „Ladoga", 6000 t, welches soeben im „Seegebiet von Utö" 800 Minen geworfen hatte, auf eine der U-Boots-Minen und ging nach drei Stunden unter.

Kapitel 9.

Der Einbruch in den Rigabusen. I.

Der Chef des Generalstabes des Feldheeres, General v. Falkenhayn, hatte sich am 19. Juli dem Chef des Admiralstabes, Admiral Bachmann, gegenüber dahin ausgesprochen, es sei sehr fraglich, ob überhaupt gegen Riga vorgegangen werden würde, wohl keinesfalls käme ein solches Unternehmen vor Mitte August in Frage. Eine Demonstration von Seestreitkräften vor oder in dem Rigaschen Meerbusen würde aber auch sonst sehr willkommen sein. Diese Äußerung im Verein mit den Darlegungen des vom Oberbefehlshaber Ost nach Kiel entsandten Generalstabsoffiziers ließ im Stabe des Prinzen Heinrich Zweifel aufkommen, ob die so ungewisse Aussicht auf ein Vorgehen gegen Riga der Seekriegführung noch länger als Grundlage dienen dürfe, und ob Marineinteressen allein die mit großem Kräfteaufwand und Risiko verbundene Demonstration im Rigabusen rechtfertigten. Diese verlangten statt Öffnung der Eingangsstraße vielmehr deren gründliche Absperrung. Je länger die Nächte wurden, desto schwieriger mußten sich Einbruch und Aufenthalt im Meerbusen gestalten. Ob der ersehnte Nebenzweck des Unternehmens, die feindliche Flotte zum Auslaufen zu bewegen und zum Kampfe zu stellen, erreicht würde, war fraglich. Andererseits war es schwer, von der der Armee gegebenen halben Zusage zurückzutreten, und gerade jetzt ging die Entscheidung Sr. Majestät ein, die sich mit der vorgeschlagenen Operation einverstanden erklärte und die erbetenen Kreuzer und Flottillen zur Verfügung stellte. „Seydlitz" war allerdings bis 31. Juli, „Derfflinger" bis Mitte August nicht kriegsbereit. Sowohl in Kiel wie in Berlin, wo die Frage bei der Durchreise des Kapitäns zur See Heinrich nach Danzig am 22. besprochen wurde, kam man zu dem Schluß, daß es das richtigste sei, zunächst einmal die Demonstration auszuführen, und zwar baldigst, ohne auf „Derfflinger" zu warten. Vizeadmiral Schmidt erhielt entsprechenden Befehl. (Seite 226.)

In der letzten Juliwoche wurden die näheren Vereinbarungen getroffen. Der Prinz wünschte entgegen seinem ersten Vorschlag und der Absicht des Flottenchefs, mit zwei Geschwadern in der westlichen Ostsee Übungen abzuhalten, daß alle drei Geschwader in der Nordsee belassen wurden. »Die Anwesenheit der Linienschiffe in Kiel wird sofort in Ruß-

land bekannt werden, und dann ist kaum noch Aussicht, daß die russischen Seestreitkräfte unter dem Druck unseres Vorgehens aus dem Finnischen Meerbusen herauskommen werden.« Der Chef des Admiralstabes stimmte ihm zu; eine solche Kräfteansammlung »könnte die Wirkung haben, daß die Russen sich zurückhalten und damit den Zweck der beabsichtigten Operation verhindern«. Auf seinen Vorschlag, die Frage zwischen Kiel und Wilhelmshaven unmittelbar zu regeln, schickte der Großadmiral der Geheimhaltung wegen seinen 1. Admiralstabsoffizier zum Flottenchef. Dieser fand sich bereit, auf der Jade bzw. Elbe zu bleiben, bis die Unternehmung im Gange wäre. Da er nach Fertigstellung von „Seydlitz" noch eine Unternehmung nach dem Skagerrak durchzuführen wünschte, verschob Prinz Heinrich seine Operationen um drei Tage und erklärte sich, als man ihn um eine gewisse Reserve bat, auch zufriedengestellt, wenn die Verbände spätestens am 6. August in Kiel einträfen. Auf der anderen Seite erklärte Admiral v. Pohl, er werde nicht auf seiner Unternehmung bestehen, wenn die Lage im Osten die Durchführung der Operationen zu einem bestimmten Zeitpunkt erfordere.

Als am 31. Juli die Meldung vom Einlaufen der „Slawa" in die Irbenstraße kam, trat Vizeadmiral Schmidt dafür ein, nunmehr im Rigabusen ganze Arbeit zu machen, schon weil der Druck auf die Flanke der Ostfront so stark werden könne, daß die Hilfe der Marine doch eines Tages in Anspruch genommen würde. Er schlug vor, das IV. Geschwader hineinzuschicken und für die Sicherung, »da mit Gegnern aus Helsingfors hoffentlich zu rechnen«, außer der I. Aufklärungsgruppe noch mindestens eine Division Linienschiffe sowie vier Kleine Kreuzer und vier Flottillen aus der Nordsee heranzuziehen. Der Oberbefehlshaber gab die Anforderung am 1. August mittags an den Admiralstab weiter, statt einer Division beantragte er eins der modernen Geschwader, und zwar das I., damit Vizeadmiral Schmidt mit seinem eingearbeiteten Stabe die Gesamtleitung behielt; das I. Geschwader wurde wegen Erkrankung des Geschwaderchefs zur Zeit vom 2. Admiral, Kontreadmiral Gädeke, geführt, während das III. in Vizeadmiral Scheer einen rangälteren Chef besaß. Die Unternehmung sollte unverzüglich beginnen, sobald das Wetter sich besserte.

Diese Voraussetzung schien am 1. August Wirklichkeit zu werden, die Nachrichten der nächsten 24 Stunden ließen erkennen, daß die Operationen in Gang kamen: Die Luftaufklärung setzte wieder ein, Pissen wurde von See und aus der Luft angegriffen, „UA" ging in die Irbenstraße, die noch in Danzig liegenden Linienschiffe marschierten nach Libau, auf Anforderung der Armee wurden an der Küste des Rigaschen Meerbusens Marine-Beobachtungsposten eingerichtet, die 3. Kavallerie-Brigade meldete die

Einnahme von Mitau. Der Oberbefehlshaber drängte daher am 2. August mittags zur Eile: »Kriegslage erfordert, daß . . . Streitkräfte sofort nach Kiel kommen und auf Abruf klarliegen. Bitte in diesem Sinne Seiner Majestät Vortrag zu halten.«

Der Admiralstab erkannte die Dringlichkeit nicht an, gedachte vielmehr dem Flottenchef für seine Nordsee-Unternehmung Zeit zu lassen. Aber dieser verzichtete auf das letzte Kieler Telegramm hin freiwillig und schickte noch am gleichen Tage I. und II. Aufklärungsgruppe nebst zwei Flottillen durch den Kanal.[1]) Bei dieser Sachlage blieb dem Kaiser, vor den die Sache jetzt gebracht wurde, nur übrig zu befehlen, daß auch das I. Geschwader und eine weitere Flottille zur Verfügung gestellt werden solle. Von den in der Nordsee bleibenden Geschwadern solle wenigstens eins auf der Elbe liegen, bereit, im Falle eines englischen Vorgehens gegen die Belte sofort in die Brunsbütteler Schleusen einzulaufen.

Stab der Oberleitung (IV. Geschwader).
Vizeadmiral Schmidt (Ehrhard).

Chef des Stabes: Kapitän zur See Heinrich.
1. Admiralstabsoffizier: Korvettenkapitän Klappenbach (Walter).
2. Admiralstabsoffizier: Korvettenkapitän Betz.
Flaggleutnant: Oberleutnant zur See Paech.
Geschwader-Navigationsoffizier: Korvettenkapitän Werth.
Geschwader-Ingenieur: Marine-Oberstabsingenieur Friederichs.
Geschwader-Arzt: Marine-Oberstabsarzt Dr. Schmidt (Heinrich).

Teilnehmende Ostseestreitkräfte.
Vizeadmiral Schmidt.

IV. Geschwader, Vizeadmiral Schmidt; 2. Admiral: Kontreadmiral Alberts.
„Wittelsbach“ F, „Wettin“, „Mecklenburg“, „Schwaben“, „Zähringen“, „Braunschweig“ E, „Elsaß“.
Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee, Kontreadmiral Hopman; 2. Admiral: Kommodore v. Karpf.
„Roon“ A, „Prinz Heinrich“,
„Augsburg“ A, „Bremen“, „Lübeck“, „Thetis“,
„V 99“, „V 100“.
VIII. Torpedoboots-Flottille, Korvettenkapitän Hundertmarck. (11 Boote.)
X. Torpedobootsflottille, Korvettenkapitän Wieting. (11 Boote.)

[1]) Bei dem Verzicht des Flottenchefs sprachen mehrere andere Gründe mit. Vgl. „Der Krieg zur See“, Nordsee Band IV, Seite 224 ff.

II. Minensuchdivision, Kapitänleutnant Doflein. (14 Boote.)
Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser, Kapitänleutnant Weidgen. (9 Boote.)
Hilfsminensuchdivision Swinemünde, Kapitänleutnant Altvater. (12 Motorboote.)
Hilfsstreuminendampfer „Deutschland", Korvettenkapitän v. Rosenberg.
Blockschiffe „City of Berlin", „Auk", „Iris", Kapitänleutnant d. Res. Nauer.
Sperrbrecher „Ottensen", „Solingen", Kptlt. d. Res. Krützfeldt (Richard).

Teilnehmende Nordseestreitkräfte.

Vizeadmiral Hipper.

I. Geschwader, Kontreadmiral Gädeke; 2. Admiral: Kapitän zur See Engel.
„Ostfriesland" F, „Thüringen", „Helgoland", „Oldenburg",
„Rheinland" F, „Posen", „Nassau", „Westfalen".
I. Aufklärungsgruppe, Vizeadmiral Hipper.
„Seydlitz" F, „Moltke", „v. d. Tann".
II. Aufklärungsgruppe, Kontreadmiral Hebbinghaus.
„Graudenz" F, „Regensburg", „Stralsund", „Pillau".
II. Führer der Torpedobootsstreitkräfte, Kommodore v. Restorff.
„Kolberg" F.
1. Torpedoboots-Halbflottille, Kapitänleutnant Albrecht. (4 Boote.)
III. Torpedobootsflottille, Korvettenkapitän Hollmann. (10 Boote.)
V. Torpedobootsflottille, Korvettenkapitän v. d. Knesebeck. (8 Boote.)
IX. Torpedobootsflottille, Korvettenkapitän Goehle. (10 Boote.)
I. Minensuchdivision, Korvettenkapitän Bobsien. (13 Boote.)

In Libau blieben unter dem Befehl von Kontreadmiral Begas die Linienschiffe „Wörth" und „Brandenburg" zurück. Der Vorpostenhalbflottille Ost wurde aufgetragen, die äußeren Zugänge zum Steinort-Weg, zu der minenfreien Straße von Libau nach Westen und bei der Südansteuerungstonne zu bewachen, außerdem Tag und Nacht 3 Boote zwischen Steinort und Bernaten gegen U-Boote sichern zu lassen. Die Flugzeuge der Station Libau und des als Ersatz für „Glyndwr" in Dienst gestellten, aber noch nicht frontbereiten Flugzeugmutterschiffes „Santa Elena" (7400 t) wurden ebenfalls in der örtlichen Aufklärung und U-Bootsabwehr verwandt. Außerdem wurde dem Chef des V. Geschwaders für die Verteidigung des Hafens noch das Unterseeboot „UA" zugeteilt. Sonst war kein U-Boot verwendungsbereit, abgesehen von „U 10", welches seit dem 3. August im Eingang zum Finnischen Meerbusen kreuzte.

Die von Kapitän zur See Truchatscheff geführten russischen Streitkräfte im Rigabusen waren, soviel man wußte, zahlenmäßig nicht bedeu-

tend: „Slawa", „Chrabry", mehrere andere kleine Schiffe, eine größere Zahl Zerstörer und Torpedoboote, einige U-Boote, mindestens 3 Kampfflugzeuge. Dennoch stellten sie ihrer Art nach achtenswerte Hindernisse dar, zumal die Lage ihrer Stützpunkte in der weiten Bucht, im besonderen an der reich gegliederten Südküste von Ösel nicht bekannt war. Natürlich würden sie in Anlehnung an Minensperren kämpfen. Nach den Beobachtungen von Pissen lag ziemlich sicher zwischen diesem Punkt und Zerel ein großes Minenfeld. Auch andernorts wurde mit Minen gerechnet, z. B. vor Dünamünde. Die Werke dieser Festung stammten fast durchweg aus älterer Zeit, immerhin waren einige weittragende 15 cm-Batterien vorhanden. Den draußen kreuzenden deutschen Deckungsstreitkräften konnte die ganze Baltische Flotte gegenübertreten, mit den 4 neuen Großkampfschiffen rechnete man noch nicht. In Berücksichtigung des Umstandes, daß eine ganze Reihe russischer Torpedoboote den eigenen stark ähnelten, da sie von deutschen Werften oder nach deutschen Plänen erbaut waren, wurden besondere Erkennungssignale befohlen, u. a. malten sämtliche Torpedoboote und Minensuchboote auf dem Anmarsch den hinteren Schornstein gelb.

Der Operationsbefehl, den Vizeadmiral Schmidt am 6. August ausgab, nachdem die Verbandsführer schon vorher über den Aufmarsch und die Grundgedanken der Unternehmung ins Bild gesetzt waren, stellte den Ostseestreitkräften (Gruppe Schmidt) zur Aufgabe, die mittlere und die südliche Durchfahrt nach der Irbenstraße minenfrei zu machen und in den Rigabusen einzudringen, sodann: „Niederkämpfen der feindlichen Streitkräfte, dazu sorgsamste Aufklärung. Sperrung des Südeinganges zum Moonsund mit Minen. Verblocken des Hafens von Pernau. Demonstrationsbeschießung von Dünamünde." Von seiten der Armee lagen laut Mitteilung des Admiralstabschefs, welcher sich mit der Obersten Heeresleitung in Verbindung gesetzt hatte, keine Anforderungen vor. „Die Flottenteile unter Vizeadmiral Hipper decken diese Unternehmung, sollen Gelegenheit zum Schlagen ausnutzen, falls Feind aus Finnischem Meerbusen herauskommt." Als Abschluß wurde eine Beschießung von Utö in Aussicht gestellt.

Für die Unternehmung im Rigabusen waren zwei Tage veranschlagt. Am 8. August bei Morgengrauen wollte Vizeadmiral Schmidt mit seiner Gruppe, die II. Minensuchdivision an der Spitze, durch die mittlere Fahrrinne einlaufen. Wurden Minen angetroffen, waren sie zu räumen, wozu dann die Hilfsminensuchdivision Swinemünde, die mittlerweile mit dem Freimachen des Südfahrwassers begann, herbeigerufen werden sollte. Gegen Mittag hoffte der Admiral das Gefahrgebiet südlich Zerel über-

wunden zu haben. Dann sollten die Kreuzer in drei Gruppen aufklären, „Deutschland" unter Deckung der Panzerkreuzer (Kontreadmiral Hopman) das Minenfeld vor dem Moonsund legen, und die Blockschiffe in der Einfahrt nach Pernau versenkt werden. In der Nacht wollte das Gros nördlich Runö auf- und abstehen, während die Kreuzer gegen Süden eine Vorpostenlinie besetzt hielten. Am Vormittag des 9. sollten die im südlichen Teil des Meerbusens abgeschnittenen feindlichen Schiffe vernichtet und die Batterien von Dünamünde aus großer Entfernung demonstrativ beschossen werden, wobei das IV. Geschwader durch die voranfahrende II. Minensuchdivision gesichert wurde. Möglichst am Abend dieses zweiten Tages gedachte der Geschwaderchef den Meerbusen wieder zu verlassen und nach Libau zurückzukehren.

Vizeadmiral Hipper beauftragte Kontreadmiral Hebbinghaus mit der Sicherung nach Norden; die aus 4 Kleinen Kreuzern bestehende Vorpostenlinie sollte zwischen Hufvudskär—Kopparstenarne—Saritscheff und Svenska Högarne—Dagerort auf- und abstehen, wegen der U-Bootsgefahr in Zickzackkursen. Das I. Geschwader, Kontreadmiral Gädeke, erhielt den Raum zwischen Gotland und Kurland zugewiesen. Der Admiral selbst mit der I. Aufklärungsgruppe wollte sich bei Gotska Sandö aufhalten; zu Anfang, bis das IV. Geschwader in die Irbenstraße einlief, sollten die Schlachtkreuzer auf Befehl der Oberleitung näher bei Zerel sichern. Vor den Einfahrten hatte nachher eine Halbflottille Wacht zu halten, um von außen kommende feindliche Minenleger und U-Boote abzuwehren.

Der Aufmarsch begann am 4. August mit der Entsendung von „Pillau", welche den Aufklärungsstreitkräften der Ostsee zugeteilt wurde, nach Libau. Am gleichen Tage verließ die I. Minensuchdivision den Kieler Hafen mit dem Befehl, von Jershöft aus einen Weg durch das gesperrte Seegebiet westlich der Stolpe-Bank zu bahnen; Admiral Hipper wünschte das von U-Booten bedrohte Rixhöft wie auch die belebte Durchfahrt nordwestlich Bornholm zu meiden. Während die Linienschiffe und Kreuzer zum Schein in der Kieler Bucht Einzelübungen abhielten, wurden die Flottillen eine nach der anderen nach Saßnitz, Swinemünde, Danzig und Libau vorausgeschickt, um sie mit möglichst vollen Kohlenbunkern in das Operationsgebiet eintreten zu lassen. II. und I. Aufklärungsgruppe und das I. Geschwader gingen am 6. abends in See, passierten während der Nacht Fehmarnbelt und Gjedser-Enge, nahmen östlich von Rügen die III. und V. Flottille und die 1. Halbflottille auf, die fortan U-Bootssicherung bildeten, und standen am 7. mittags bei der Stolpe-Bank. Die I. Minensuchdivision, Korvettenkapitän Bobsien, hatte ihre Aufgabe glatt erledigt, am Eingang der 15 sm langen minenfreien Straße erwartete ein

Markboot die Verbände; die Division wurde zur Kohlenergänzung nach Neufahrwasser entlassen. Mit 16 sm Fahrt und NO-Kurs steuerte der Admiral geradeswegs den von der Oberleitung befohlenen Sammelplatz an. Nach Aufnahme der von Danzig kommenden IX. Flottille zogen sich am Abend die Kleinen Kreuzer schirmartig vor der Spitze auseinander. Bei Morgengrauen war die Fühlung mit dem IV. Geschwader hergestellt.

Die Libauer Streitkräfte waren im Laufe des 7. August ausgelaufen. Die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser vereinigte sich mit der Räumdivision in Windau, S. M. S. „Thetis", die den beiden als Deckung beigegeben war, ging vorübergehend in dem dortigen Vorhafen zu Anker. Die beiden Sperrbrecher machten sich an ihre Aufgabe: Erforschen eines Weges von Steinort nach Lyserort-Riff westlich des Windauer Minengebietes. Gegen Mittag lief Kommodore v. Karpf mit „Augsburg", „Pillau", „V 99" und „V 100" aus, um bei Sonnenuntergang am Anfangspunkt der Einmarschstraße (Punkt L; siehe Karte 5) eine Boje zu werfen. Er kreuzte dann während der Nacht westlich Saritscheff, um bei Hellwerden die Westküste der Halbinsel Sworbe nach Flugstützpunkten abzusuchen. Weder „Pillau", Fregattenkapitän Mommsen, in der Aristeni-Bucht noch „Augsburg", Fregattenkapitän Horn, im Süden fand etwas Verdächtiges. Das Gros der Libauer Verbände verließ im Laufe des Nachmittags den Hafen und stand pünktlich um 3 Uhr früh (8. VIII.) vor der Irbenstraße.

Die Boje L war in der Dämmerung nicht gleich zu finden. Erst um 3,50 Uhr konnte die II. Minensuchdivision, Kapitänleutnant Doflein, mit ausgebrachtem Gerät den Vormarsch antreten, gefolgt von „Bremen", die wegen ihrer zwei 15 cm-Geschütze zur Zerstörerabwehr besonders geeignet schien, und „Braunschweig", dem Flaggschiff des Kontreadmirals Alberts, nebst den Torpedobooten der U-Bootssicherung. Nach einer Stunde war die enge Rinne zwischen den Sänden überwunden, und die Minensucher drehten bei Punkt F auf Ostkurs. Bald darauf, um 5,10 Uhr, stießen sie auf Minen. „T 52" lief auf und wurde am Heck so schwer getroffen, daß es nach einer Viertelstunde sank, glücklicherweise ohne Verlust von Menschenleben.

Die Hilfsminensuchdivision Swinemünde, Kapitänleutnant Altvater, konnte noch nicht da sein. 10 Boote stark war sie im ersten Morgengrauen aus Windau ausgelaufen, hatte mit Unterstützung der Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser, Kapitänleutnant Weidgen, das Lyserort-Riff überschritten, um 4,45 Uhr bei Punkt E das Gerät ausgebracht und hielt nun auf Punkt F zu. Da die Suchfahrt nur 4 sm betrug, ließ sich die ihnen folgende „Thetis", Fregattenkapitän Hildebrand, als sie die Hauptgruppe diesen Punkt passieren sah, durch zwei Fischdampfer mit Suchgerät nach

vorn bringen. Sie war schon bis auf eine Seemeile an Punkt F herangekommen, als 5,38 Uhr am Vorschiff eine Mine detonierte. Eine Wassersäule und Sprengstücke in großer Zahl überschütteten die Brücke, das Licht erlosch, das Ruder versagte. Torpedoraum und vordere Munitionskammer liefen sofort voll, der Tiefgang stieg vorn von 4,6 auf 6,4 m; 2 Unteroffiziere wurden vermißt. Die Suchrotte, hinter welcher „Thetis" hersteuerte, hatte eine Sperre überfahren, ohne es zu merken; denn eine Mine war statt von der Suchleine von der Drachenleine des schweren Gerätes erfaßt und samt Verankerung mitgeschleppt worden. Während der Kreuzer ankerte, wurden durch das Begleitboot, „S 141", die Motorboote herbeigerufen, um ihn aus dem Minengebiet herauszuholen. Fast gleichzeitig wurden von zwei Seiten Anforderungen an die Hilfsminensuchdivision Swinemünde gestellt; beide schienen gleich wichtig, weshalb Kapitänleutnant Altvater die Division teilte. Die eine Hälfte legte eine Bojenstraße auf „Thetis" zu und bahnte ihr dann einen Weg zur 10 m-Linie. Die andere ging zur II. Minensuchdivision und half ihr eine Sperrlücke schaffen.

Vergeblich suchte der Feind, der im Laufe des Vormittags alle seine Streitkräfte hinter den Minensperren der Irben-Stellung versammelte, die Arbeit zu stören. Gruppen von Zerstörern näherten sich, ein Flugzeug griff an, danach „Chrabry" und ein zweites Kanonenboot; teilweise lagen die Bomben- und Geschoßaufschläge mitten zwischen den Minensuchbooten. Aber die Angreifer drehten immer gleich ab, wenn „Bremen", Korvettenkapitän Walter, oder „Braunschweig", Kapitän zur See Max Lans, das Feuer eröffneten. Die schwere und mittlere Artillerie des Flaggschiffs griff an diesem Vormittag zehnmal ein, meist auf Entfernungen von über 150 hm, allerdings jeweils nur mit wenigen Salven. Auch „Elsaß", Kapitän zur See Robert Kühne, die Admiral Alberts hatte nachkommen lassen, kam zum Schuß und erzielte auf „Grosjaschtschi" einen Treffer. Die gute Sicht und ruhige See eines schönen Sommertages erleichterte ihnen ihre Aufgabe.

Die Linienschiffe, die bei Punkt F mit Kurs SO bzw. NW mit geringster Fahrt auf- und abstanden, wurden sorgfältig gegen U-Boote gesichert. Man rechnete mit diesem Gegner, schon mehrmals war das Sichten eines Periskops gemeldet worden. Die Torpedoboote hatten deshalb Weisung erhalten, die Sicherung ohne Rücksicht auf die abgesuchte Fahrrinne durchzuführen, außer an besonders minengefährdeten Stellen. Die Folge war, daß man sich nicht scheute, die Boote mit dem Abschießen von Minen zu beauftragen, die einige hundert Meter seitlich der Bojenstraße in Sicht kamen. Nachdem bereits das Flottillenboot der X. Flottille, „V 153", eine

„Treibmine" beseitigt hatte, machte „S 144", das Führerboot der 19. Halbflottille, die bittere Erfahrung, daß es sich um Oberflächenstände handelte. Es lief um 7,07 Uhr in der Nähe einer solchen Mine auf, wurde im Achterschiff schwer beschädigt, konnte aber zunächst noch Maschinen und Ruder gebrauchen und über den Achtersteven in das Fahrwasser zurückkehren. Dort wurde es dann von „S 147" und „S 140" unterfangen und nach Libau geschickt. Die Boote der U-Bootssicherung blieben fortan innerhalb der Bojen.

Gegen 10,30 Uhr tauchte in der Kimm eine Rauchwolke auf, die offenkundig zu einem größeren Schiff gehörte. Rauch und Masten wurden laufend gepeilt, um den Kurs nachher für das Einlaufen benutzen zu können. Es war „Slawa", die mit gesetzten Toppflaggen herbeieilte, gesichert durch Zerstörer. Auf 160 hm eröffneten „Braunschweig" und „Elsaß" das Feuer[1]). „Slawa" erwiderte nicht, sondern drehte bereits nach der 6. Salve ab und zog sich außer Schußweite zurück. Weshalb ihre Geschütze schwiegen, war unerklärlich, einige glaubten schon, daß sie ihre schwere Artillerie gar nicht an Bord hatte. Jedenfalls war den Minensuchern freie Bahn geschaffen; denn auch die übrigen russischen Schiffe erneuerten ihre Angriffe nicht.

Eben jetzt, 11,15 Uhr, war die Sperrlücke vollendet. Sie hatte 500 m breit gemacht werden müssen, weil die Sperre in sehr spitzem Winkel zur Kursrichtung lag. Dieser Umstand, im Verein mit der Erschwerung, die die zahlreichen Flachstände mit sich brachten, war auch schuld daran, daß die Arbeit trotz der ruhigen See 6 Stunden gedauert hatte. Kurz nachdem der Weitermarsch angetreten war, schlippte das Gerät wieder aus; die Nachprüfung ergab, daß es am Grunde, vielleicht am Wrack von „T 52", gehakt hatte. 2 Seemeilen weiter wehte abermals das Signal „Minenalarm!", diesmal auf mehreren Booten. Man war auf eine Nord-Süd-Sperre gestoßen. Unverzagt gingen die Minensucher von neuem an die Räumarbeit.

Die 5 Wittelsbachschiffe und die Ostsee-Kreuzer warteten die ganze Zeit vor der Einfahrt. Die Zahl der sichernden Torpedoboote war nicht groß, da fast die Hälfte der VIII. und X. Flottille bei „Braunschweig", „Elsaß", „Bremen" und „Thetis" stand, aber man hatte hier draußen nur geringe Besorgnisse bezüglich der U-Bootsgefahr. Kurz vor 6 Uhr hatte ein feindlicher Flieger angegriffen. Während vorher mehrfach Flugzeuge in der Ferne beobachtet worden waren, blendete jetzt die Sonne so stark, daß erst die Bombe Alarm schlug, die nicht weit von „Roon", 100 m neben „S 138" ins Wasser fiel. Die Bekämpfung des Flugbootes war kaum auf-

[1]) „Slawa" 4-30,5 cm; „Braunschweig" und „Elsaß" zusammen 8-28 cm, sofern sie Bug- und Heckturm ins Feuer bringen konnten, sonst die Hälfte.

genommen, als es in steilem Gleitflug herunterging und landete. „S 138", Kapitänleutnant Frhr. Röder v. Diersburg, nahm den russischen Offizier und den Mechaniker an Bord, bevor sie den Apparat zerstören konnten; dieser wurde auf „Wittelsbach" eingesetzt. Aus der Vernehmung der Flieger ging hervor, daß dieses das einzige von 6 gestarteten Flugbooten war, welches die Aufgabe, das deutsche Gros mit Bomben zu belegen, gelöst hatte. Angeblich hielten sich zur Zeit 3 große und 4 kleine U-Boote im Rigaschen Meerbusen auf. Von allgemeinem Interesse war ihre glaubhafte Aussage, daß alle 4 Schiffe der „Gangut"-Klasse vollständig fertig seien.

Die Oberleitung war über die Ereignisse vorn in der Irbenstraße im Bilde. Das Schießen der Schiffe war zu hören und zu sehen, und durch die Meldungen Admiral Alberts' und der Minensuchdivision war sie auch über die Einzelheiten gut unterrichtet. Man hatte im Stabe mit solchen Verlusten wie dem Untergang von „T 52", den Minentreffern auf „Thetis" und „S 144" zwar gerechnet, empfand sie nun aber doch sehr schmerzlich und war vor allem von der langen Dauer des Sperrebrechens überrascht; Kapitän zur See Heinrich hatte für das Schaffen einer Sperrlücke 3 Stunden veranschlagt, eine allerdings nur nach Friedensanschauungen angemessene Zeit. Als man gegen 1 Uhr von dem Auffinden der zweiten Sperre erfuhr, schwand die Hoffnung, die Verseuchung des Moonsundes noch an diesem Abend vorzunehmen; das Minenschiff „Deutschland" brauchte nach Herstellung der Sperrlücke, keine weiteren Störungen vorausgesetzt, noch 5½ Stunden bis zum Ziel. In der mondlosen Nacht würde es nicht gelingen, den Sund wirksam zu verschließen. Wartete man damit bis zum Morgen, so waren die im Rigabusen stehenden Schiffe während der Nacht ohne Schutz, und die sicherlich aus Reval und Helsingfors abgesandten U-Boote gelangten noch in den Meerbusen hinein. Auf der anderen Seite war die Zahl der Torpedoboote vermindert, für die 14 Schiffe, einschließlich „Deutschland", standen nur noch 18 Boote zur Verfügung, und mit weiteren Ausfällen mußte gerechnet werden. Mit dem Eindringen in den Meerbusen bis zum anderen Tage zu warten, verbot die Rücksicht auf die Kohlenvorräte. Aus diesen Gründen entschloß sich Vizeadmiral Schmidt auf Anraten des Chefs des Stabes, die Unternehmung abzubrechen. Der Befehl zum Rückmarsch, der zusammen mit einer Anerkennung für die Minensucher um 1,45 Uhr vorn eintraf, löste Verwunderung und Enttäuschung aus. Man hoffte, mit dem Durchbruch durch die zweite Sperre, an der die II. Minensuchdivision arbeitete, das feindliche Minengebiet überwunden zu haben. Allerdings wies die Sperre, wie die erste, Flachstände auf, „T 58" war aufgelaufen und nach 20 Minuten

gesunken, und die soeben eintreffenden Minenräumboote wurden durch eine Seegang aufwerfende Gewitterbö behindert.

Die beiden Hilfsminensuchdivisionen gingen durch das Südfahrwasser zurück und nahmen befehlsgemäß die Bojen auf. Bei Lyserort wurden die Motorboote auf den Mutterschiffen eingesetzt, die dann in der Nähe von Windau ankerten, um das zurückgelassene Gerät abzuholen, und am anderen Morgen nach Libau marschierten. Die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser übernachtete im Windauer Vorhafen. Die II. Minensuchdivision lief, nachdem sie die Bojen der Hauptrinne gelichtet hatte, ebenfalls nach Windau ein. „Deutschland", die Sperrbrecher und Blockschiffe langten im Laufe der Nacht in Libau an.

S. M. S. „Thetis", Fregattenkapitän Hildebrand, hatte um 8,30 Uhr vormittags ihren Ankerplatz verlassen, wurde von Boot 5 der Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser über den Achtersteven in Schlepp genommen und machte bald, mit den eigenen Maschinen nachhelfend, 7,5 sm Fahrt. Ein zweiter Fischdampfer und „S 141" sicherten gegen U-Boote und halfen bei der Navigierung. Der Wassereinbruch konnte auf die drei vor den Heizräumen gelegenen Abteilungen beschränkt werden, immerhin tauchte das Vorschiff schließlich 7 m tief ein. Vor Dunkelwerden lag der Kreuzer im Libauer Winterhafen fest. Einige Stunden später wurde „S 144", Oberleutnant zur See Friedrich Wilhelm Klein, welches gleichfalls seines Lecks Herr geworden war, von „S 147" und „S 140" eingebracht. Der Schleppzug hatte von Punkt L nach Westen ausgeholt. Gerade als er Südkurs aufnahm, 40 sm westlich Lyserort, sichtete das zur Begleitung mitfahrende „S 31" (IX. Flottille) ein Periskop. Dies blieb nicht der einzige U-Bootsalarm, u. a. machte „V 108" gegen Abend bei Windau den Turm eines Unterseebootes aus und jagte es.

Das I. Geschwader, Kontreadmiral Gädeke, war vormittags bis in Höhe von Gotska Sandö vorgestoßen, nachmittags wieder bis Steinort zurückgelaufen. Der große Kohlenverbrauch einiger Schiffe, der teils auf Bewachsung der Schiffsböden, teils auf minderwertige Kohle zurückzuführen war, nötigte den Geschwaderchef, trotz der U-Bootsgefahr, und obgleich nur für je 2 Schiffe 2 Sicherungsboote zur Verfügung standen, nicht mehr als 14 sm zu laufen. Vizeadmiral Hipper mit der I. Aufklärungsgruppe, gesichert durch 6 Boote, hatte sich am Morgen bis halbwegs Gotska Sandö—Bogskär, dann in Richtung Irbenstraße, schließlich noch einmal weit über Kopparstenarne hinaus vorgeschoben. Die Kleinen Kreuzer unter Kontreadmiral Hebbinghaus, von W nach O: „Regensburg", „Graudenz" A, „Stralsund", „Kolberg" A, mit je einem Torpedoboot fuhren zwischen den beiden Standlinien hin und her. Alle Verbände und

Schiffe steuerten Zickzackkurse, etwa halbstündlich Kurs ändernd. Kommodore v. Restorff auf „Kolberg" ließ in den Mittagsstunden die Buchten an der Nordküste von Ösel durch sein Begleitboot einsehen, „V 30" mit dem Chef der 18. Halbflottille, Kapitänleutnant Werner Tilleßen, an Bord, versenkte dabei einen Küstensegler, nachdem drei Wehrpflichtige gefangen, die übrigen vier Personen an Land geschickt worden waren. Das einzige Fahrzeug, das sonst noch gesichtet wurde, war das von Norden kommende „U 10". Kapitänleutnant Stuhr hatte seit dem 4. August nachmittags nördlich Dagö, vornehmlich zwischen Russarö und Moonsund, gekreuzt, traf aber nur Bewachungsfahrzeuge und U-Boote an und kam nicht zum Schuß. Als eine Maschinenhavarie ihn nötigte, die Heimreise anzutreten, machte er am 7. eine Überwasserfahrt durch das ganze Gebiet und beschoß die Leuchttürme von Beng-tskär und Odensholm mit seinem 5 cm-Geschütz. Der Einfall, die Anwesenheit des Unterseebootes recht nachdrücklich anzuzeigen und so seine Heimreise zu verschleiern, wirkte allerdings zuungunsten der tags darauf beginnenden Unternehmung, die die russische Flotte herauslocken wollte. Das U-Boot war hiervon nicht unterrichtet, da es bereits am 3. ausgelaufen war.

Vizeadmiral Schmidt hielt es nicht für richtig, die Gesamtunternehmung abzubrechen, beschloß vielmehr, sich mit den in der Irbenstraße freigewordenen kampffähigen Verbänden an der Aufgabe der Gruppe Hipper zu beteiligen. „Augsburg" mit „V 99" und „Pillau" mit „V 100" verstärkten die Vorpostenlinie; noch vor Dunkelwerden nahm die erstere den Platz von „Kolberg" ein, die zurückgezogen wurde, und „Pillau" wurde zwischen „Regensburg" und „Graudenz" eingeschoben. Alle übrigen Schiffe und Boote sammelten auf „Wittelsbach" und marschierten zwischen Farö und Gotska Sandö hindurch nach Westen. In der Frühe des 9. August stand der fast 30 Einheiten zählende Verband bei Landsort, wo er von zahlreichen nach Stockholm bestimmten Dampfern gesehen wurde, und ein Teil der Schiffe stoppte zur Kohlen- und Wasserabgabe an die Boote der VIII. Flottille. Anschließend ließ das Geschwader sich bei Almagrundet Feuerschiff und Hufvudskär südwärts steuernd sehen und wartete dann aus Sicht von Land die Abenddämmerung ab. Die Bewegungen des I. Geschwaders, der I. Aufklärungsgruppe und der Vorpostenlinie entsprachen denen vom Vortage. Mittags griff ein feindliches U-Boot („E 1") 30 sm nordwestlich Saritscheff „Stralsund", Fregattenkapitän Weniger, an, verfehlte sie aber; der Torpedo ging 100 m hinter dem Heck vorbei. „Regensburg", Kapitän zur See Widenmann, hatte mehrfach Gelegenheit, Handelsschiffe zu untersuchen.

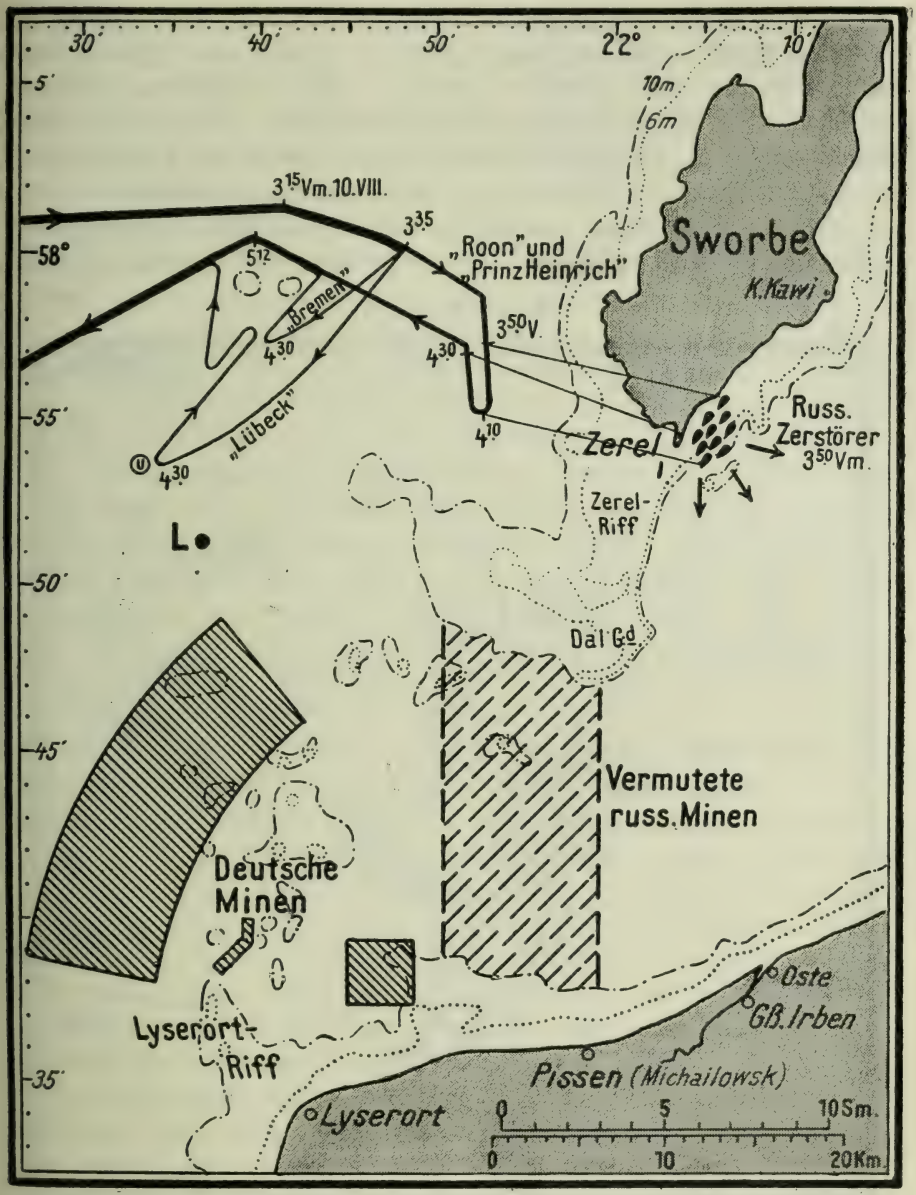
Am 10. morgens mußte der Rückmarsch angetreten werden; denn

wenn auch bei Gelegenheit die eine oder andere Halbflottille zur Brennstoffergänzung nach Libau geschickt wurde, so war doch die Mehrzahl am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Vorher sollten, so befahl Vizeadmiral Schmidt am 9. mittags, die Nordseekreuzer die in Aussicht gestellte Beschießung von Utö durchführen, und zu gleicher Zeit die Ostseekreuzer Flugzeugschuppen und FT-Station von Zerel, deren ungefähre Lage durch die gefangenen Flieger bekanntgeworden war, unter Feuer nehmen. Hinter diesen stellte sich das IV. Geschwader auf, das I. Geschwader wurde bis zur Breite von Dagerort vorgezogen.

Kontreadmiral Hopman bestimmte „Roon", Fregattenkapitän Gygas, und „Prinz Heinrich", Kapitän zur See v. Krosigk, für die Beschießung und schickte „Lübeck" und „Bremen" als Flankendeckung nach Punkt L; die X. Flottille, jetzt wieder zehn Boote stark, hatte gegen U-Boote zu sichern, gegebenenfalls vor dem Verband Minen zu suchen. Als gegen 3,30 Uhr morgens (10. VIII.) die Umrisse der Halbinsel Sworbe vor dem Verbande auftauchten, war in der Nähe des Leuchtturmes eine Ölrauchwolke und darunter, durch das Land zum größten Teil verdeckt, eine Flottille Zerstörer auszumachen. Sofort gingen die Panzerkreuzer heran, soweit die Wassertiefe es erlaubte, schwenkten auf Südkurs und eröffneten 3,50 Uhr auf 130 hm das Feuer. Die Zerstörer waren sichtlich überrascht, konnten aber so rasch ablegen bzw. Anker lichten, daß der letzte 4,10 Uhr außer Schußbereich war. Mit Rücksicht auf die Lotungen, die von den Angaben der Karte stark abwichen, wendeten die Kreuzer auf Gegenkurs und beschossen nun die Schuppen in der Umgebung des Leuchtturms, eine FT-Station war nirgends zu sehen. Um 4,30 Uhr wurde das Feuer eingestellt, nachdem insgesamt 65 Schuß schweren und 200 Schuß mittleren Kalibers verfeuert waren. Die Beschießung, von den Russen „Zerel-Reveille" getauft, hatte den Erfolg, daß „Sibirski Strjelok" zwei Treffer erhielt, die einen Brand hervorriefen, und daß an Land ein Flugzeug schwer beschädigt wurde.

S. M. S. „Lübeck", Fregattenkapitän Halm, wurde vor der Mitteleinfahrt von einem Unterseeboot angegriffen. „S 146", Kapitänleutnant Saupe, machte rechtzeitig Alarm, der Kreuzer drehte mit äußerster Kraft auf den Feind zu und kam mit genauer Not klar, zwei Torpedos gingen vorn, zwei achtern vorbei. In der Nähe der Schußstelle schwamm ein russischer Torpedo auf und wurde von „S 146" abgeschossen. Das Unterseeboot „Gepard" hatte auf 1200 m 5 Torpedos losgemacht, und der russische Kommandant schrieb sich einen großen Erfolg zu, da er drei von „Lübeck" gefeuerte Schüsse fälschlich für Torpedodetonationen hielt. Um 6 Uhr, 30 sm westlich Sworbe, sichtete „Roon" in größerer Entfernung

Textskizze 20.

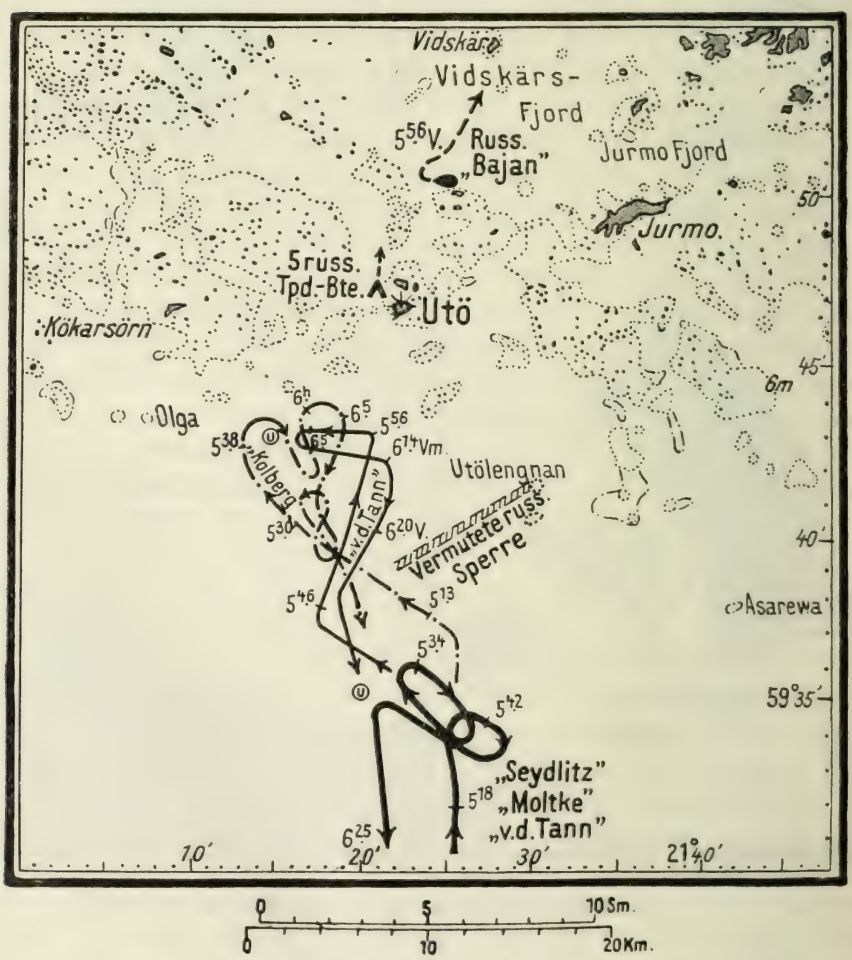


Beschießung von Zerel am 10. August 1915.

ein aufgetauchtes U-Boot, das aber sofort wieder verschwand. Kurz darauf vereinigte sich Admiral Hopman mit dem IV. Geschwader, welches sich schon auf dem Heimmarsch befand. Bald wurden die nach Danzig bestimmten Schiffe, „Braunschweig", „Elsaß", „Roon" und „Prinz Heinrich", mit der VIII. Flottille entlassen. Die 7. Division, „Lübeck", „Bremen" und die X. Flottille gingen nach Libau. Diese waren gegen Mittag im Hafen, die Panzerkreuzer spät am Abend, die 8. Division erst am anderen Morgen bei Hellwerden, da sie langsamer marschierte.

Mit der Beschießung von Utö war das Flaggschiff des Kommodore v. Restorff, S. M. S. „Kolberg", stellvertretender Kommandant Kapitän-

Textskizze 21.



Beschießung von Utö am 10. August 1915.

leutnant Dolberg, beauftragt worden. Um 5 Uhr hatte der in Begleitung von „V 28", dem Flottillenboot der IX. Flottille, vorstoßende Kreuzer den Leuchtturm und bald darauf einige feindliche Zerstörer in Sicht, die aus den Schären ausliefen. Diese machten sofort kehrt und dampften in Zickzackkursen nach Utö zurück. „Kolberg" eröffnete 5,24 Uhr auf 100 hm das Feuer und konnte auch auf dem zunächststehenden Zerstörer einen Treffer buchen. Aber nach wenigen Minuten waren die Gegner außer wirksamer Gefechtsentfernung angelangt.

Inzwischen hatte Vizeadmiral Hipper, der mit der I. Aufklärungsgruppe in einigem Abstand folgte, „von der Tann" vorausgeschickt, um statt der mit der Zerstörerabwehr beschäftigten „Kolberg" Utö zu beschießen. Der Kommandant des Schlachtkreuzers, Kapitän zur See Hahn, lief ungeachtet der Enge des Fahrwassers und der Ungewißheit, wo sich etwa eine Minensperre befand, bis auf 75 hm an Utö heran, drehte auf westlichen Kurs und nahm 5,56 Uhr zunächst die Seestreitkräfte unter Feuer: mit der schweren auf 150 hm einen Kreuzer der „Bajan"-Klasse, der hinter der Insel sichtbar geworden war und sich jetzt entfernte, mit der Mittelartillerie die fortlaufenden Zerstörer. Wider Erwarten nahmen drei Landbatterien den Kampf auf, so daß 6,01 Uhr auf sie übergegangen wurde. Sie verfügten nur über mittlere und leichte Kaliber, doch lagen ihre Salven bei der geringen Gefechtsentfernung öfters dicht am Schiff. Eine Granate ging in den vorderen Schornstein, wodurch jedoch nur geringfügiger Schaden angerichtet und keine Verluste herbeigeführt wurden. 6,05 Uhr drehte „von der Tann" auf Gegenkurs, da „Kolberg" voraus ein U-Boot meldete. Das Gefecht ging weiter. Eine Batterie nach der anderen wurde zum Schweigen gebracht, so daß sich die Artillerie 6,14 Uhr noch einmal kurz auf 180 hm der „Bajan" sowie dem Leuchtturm und der FT-Station zuwenden konnte. 6,18 Uhr wurde das Feuer eingestellt[1]). Der Kommandant hatte seine Aufgabe erfüllt, angemessene Ziele waren nicht mehr vorhanden, dahingegen wuchs die U-Bootsgefahr. Nicht nur „Kolberg" hatte ein Sehrohr gesichtet und versucht, das U-Boot zu rammen, sondern auch die bei „von der Tann" stehenden Boote, „S 31" und „G 197", hatten ein Periskop bemerkt und beschossen, und von „Seydlitz" kam ein Scheinwerferspruch über das Sichten eines U-Bootes; „G 11" hatte einwandfrei ein Sehrohr gesehen. Aus diesem Grunde gab Admiral Hipper jetzt Befehl zum Sammeln. „Kolberg", die um 6,25 Uhr noch einmal gegen Utö vorstieß, um „Bajan" herauszulocken, schloß ebenso wie „von der Tann" an „Seydlitz" und „Moltke" heran.

[1]) Munitionsverbrauch: 62-28 cm- und 80-15 cm-Sprenggranaten.

Vizeadmiral Hipper schickte das I. Geschwader mit der III. Flottille nach Swinemünde, wo Vorbereitungen getroffen waren, um die Schiffe auf Reede zu bekohlen. Die I. Aufklärungsgruppe ging mit „Kolberg", „Regensburg", V. Flottille und 1. Halbflottille nach der Putziger Wiek bzw. Neufahrwasser. Den übrigen Kleinen Kreuzern und der IX. Flottille wurde Libau zugewiesen. Der Rückmarsch verlief ungestört trotz der zahlreichen U-Bootsmeldungen. Außer „Lübeck" und „Roon" (siehe oben) hatten „Augsburg" und „V 99" bei Dagerort zwischen 5 und 7 Uhr morgens zweimal den Turm eines U-Bootes ausgemacht und es gejagt, und „Pillau" hatte 15 sm südlich Bogskär einen treibenden Torpedo abgeschossen. Am Nachmittag lief die II. Aufklärungsgruppe und „Augsburg" in Libau ein. Die I. Aufklärungsgruppe langte am anderen Morgen in der Putziger Wiek an; die Schiffe ankerten auf flachem Wasser und brachten nach Beendigung des Kohlens ihre Torpedoschutznetze aus. Eine Halbflottille sicherte nach See zu, tagsüber in Fahrt, bei Nacht zu Anker, und wiederholt suchte ein Flugzeug der Station Putzig die ganze Bucht nach U-Booten ab. Die Linienschiffe, die über Rixhöft am 11. August mittags vor Swinemünde eintrafen, konnten dank der Baggerungen der letzten Monate in den Hafen einlaufen. „Oldenburg" und „Posen" mußten allerdings nach Kiel geschickt werden, da die Kohlenvorräte in Swinemünde sich als zu gering erwiesen; sie waren am 13. vormittags wieder zur Stelle.

Vizeadmiral Schmidt erstattete am 8. August abends funkentelegraphisch Bericht an den Oberbefehlshaber, schilderte, soweit es die Überlastung des FT-Verkehrs gestattete, die Ereignisse des Tages und meldete abschließend: „Unternehmung gegen den Rigaschen Meerbusen abgebrochen, da Minenverteidigung sehr stark. Mehrere Sperren hintereinander festgestellt..... Wiederholter Einbruchsversuch unter anderem nur erfolgversprechend bei Vorhandensein zahlreicher Minenräumformationen." Höchst erstaunt fragte Prinz Heinrich, welcher dem in See stehenden Admiral volle Selbständigkeit gelassen hatte, zumal er seinen Chef des Stabes an Bord der „Wittelsbach" wußte, ob der Einbruch aufgegeben sei, oder wann er fortgesetzt werde, „mehr Minensuchdivisionen nicht zur Verfügung, halte Durchführung Unternehmung für notwendig." Vizeadmiral Schmidt erläuterte nun, am 9. abends, ausführlicher seine Gründe: die Unmöglichkeit, den Moonsund vor Dunkelwerden zu sperren, und die infolgedessen zu befürchtende Vermehrung der feindlichen U-Boote. „Gestrige Unternehmung trug Charakter einer gewaltsamen Erkundung, die gelungen ist. Halte Einbruch für durchführbar.

Sofortige Fortsetzung nicht beabsichtigt, da Wiederholung in Verbindung mit Armee-Unternehmung wahrscheinlich gleichen, nicht unerheblichen Einsatz erfordert, wenn nicht Meerbusen in Zwischenzeit dauernd von uns gehalten wird. . . . Habe erhalten gestern abend Meldung über Ankunft I. Minensuchdivision in Memel. Mir unbekannt, daß sie mir unterstellt. Hätte sonst Unternehmen um drei Tage verschoben[1])."

Großadmiral Prinz Heinrich befahl daraufhin: „Unternehmung abbrechen. Wiederholung sofort nach Bekohlung Verbände oder zum 14. August, falls Verabredung mit Armee vom 1. August noch gültig . . . Inzwischen Bewachung Riga-Busen aufrecht erhalten." Der Prinz hatte sich den Hinweis die Armee betreffend so erklärt, daß in Libau neuerdings Verabredungen getroffen waren. Hatte doch Admiral Schmidt am 1. August berichtet, am Vortage habe eine Besprechung mit dem Gouverneur stattgefunden, und an die Njemen-Armee sei gedrahtet worden: „Marine wird voraussichtlich vom 14. August ab auf drei Tage im Rigaschen Meerbusen auftreten . . ." In Wirklichkeit bestanden keine neuen Vereinbarungen, jener 14. August stammte aus den Vorentwürfen, die seit dem Erscheinen von „Slawa" überholt waren. Die Oberleitung hatte nur die Möglichkeit im Auge, daß die Armee doch noch gegen Riga vorgehen werde. Ein Telegrammwechsel am 10. August führte zwar nicht zur völligen Klarstellung dieses Zusammenhanges, brachte aber eine eindeutige Entscheidung: „Unternehmung gegen Riga-Meerbusen baldigst durchführen."

Der tiefere Grund, weswegen Vizeadmiral Schmidt auf die Armee-Unternehmung warten wollte, war die Erfahrung, daß der Einbruch beträchtliche Opfer forderte, und das Wiederaufleben des Zweifels, ob der zu erwartende Erfolg den Einsatz lohnte. Der Admiral meldete am 11. August, als ihm der Landtelegraph längere Ausführungen ermöglichte:

»Mein Operationsbefehl ging von der Voraussetzung aus, daß mindestens am ersten Tage handstreichartiger Verlauf möglich. Meine Erfahrung am 8. August bewies die Unrichtigkeit dieser Annahme. Die Unterwasserverteidigung ist stärker, und meine U-Bootssicherung war zu schwach. Wenn ich an bisheriger Disposition Streitkräfte festhalten

[1]) Der Oberleitung war zwar am 4. August vom O. d. O. mitgeteilt worden: „Hochseechef hat I. Minensuchdivision zur Verfügung gestellt. Wird 5. und 6. August Fahrstraße westlich Stolpe-Bank nach Nordosten schaffen." Aber das Telegramm war infolge der gedrängten Fassung dahin verstanden worden, daß die Division nur für diese eine Aufgabe zur Verfügung stand. Als Vizeadmiral Hipper sie dann nach Neufahrwasser bzw. Memel schickte, hatte man versehentlich die Oberleitung nicht unterrichtet. Von so einschneidender Bedeutung, wie die Oberleitung es jetzt hinstellte, ist das Mißverständnis wohl nicht gewesen.

wollte, würde ich mit starkem Totalausfall von Schiffen der „Wittelsbach"- und „Braunschweig"-Klasse, wahrscheinlich auch von Großen Kreuzern rechnen müssen, bei einer Aufgabe, deren Lösung ich mit anderer Disponierung und mit guter Aussicht auf militärischen Erfolg für durchführbar halte. Während ursprünglicher Zweck eine Demonstrationsunternehmung im Riga-Meerbusen war, um Feind aus Helsingfors dem Admiral Hipper entgegenzulocken, . . . wird jetzt innen die Hauptsache und außen die Nebensache. Russische Flotte kommt jetzt wahrscheinlich nicht, da über Anwesenheit Hochseestreitkräfte unterrichtet; deshalb können wir doch nicht auf Hipper verzichten.... Es wird mir vielleicht gelingen, mit großem Einsatz an Kleinen Kreuzern und Torpedobooten einzelne Zerstörer zu vernichten; die Mehrzahl weicht aus durch Moonsund. Vielleicht gelingt Abfassen „Chrabry" und mit Sicherheit Erledigung „Slawa". Es unterliegt nicht meinem Urteil, ob die Objekte große Opfer wert sind.... Ich bringe auch zur Kenntnis, daß ich ein sofortiges Räumen des Meerbusens nach gelungener und vielleicht sogar verlustreicher Lösung der Aufgabe aus strategischen und einfachen militärischen Gründen für falsch halte.... Nachdem baldigste Durchführung der Unternehmung befohlen, wird sie mit vollem Einsatz aller beteiligten Streitkräfte rücksichtslos gegen Verluste erfolgen. Ich werde die Unternehmung auf einem „Nassau"-Schiff oder „Moltke" leiten und die Schiffe des IV. Geschwaders, „Roon" und „Prinz Heinrich" nicht mit hineinnehmen, da nicht minen- und torpedosicher. Dagegen werden 5 Kleine Kreuzer und 3 Flottillen beteiligt sein.«

Der Oberbefehlshaber, der außer von Korvettenkapitän Westerkamp von Kapitän zur See Michelsen, dem Kommandanten des in Kiel in der Werft liegenden „Prinz Adalbert", beraten wurde, blieb bei seinem Entschluß.

In Berlin verfolgte man die Ereignisse mit Ernst. Am 10. August telephonierte Kontreadmiral Behncke an das Große Hauptquartier: „Mir scheint ein gewaltsames Eindringen mit Rücksicht auf die augenscheinlich große Minen- und U-Bootsgefahr durch die Operationsziele nicht gerechtfertigt zu sein. Ich halte es für richtig, auf den ursprünglichen Plan, den Meerbusen baldigst mit Minen abzuschließen, zurückzukommen, falls nicht die Armee die Möglichkeit eines Eingreifens der Marine unter allen Umständen offenhalten will....." Er wies noch darauf hin, daß die Hochseestreitkräfte keinesfalls länger als nötig in der Ostsee behalten werden dürften. Admiral Bachmann pflichtete ihm bei, wollte aber vor Einholen der Allerhöchsten Entscheidung noch einmal den Chef des Generalstabes und den Prinzen hören. General v. Falkenhayn antwortete, jetzt ganz bestimmt:

„Angriff auf Riga mit Truppen des Landheeres ist nicht beabsichtigt." Großadmiral Prinz Heinrich bezeichnete am 12. August, auch den Bedenken des Admiralstabes gegenüber, die Durchführung der einmal begonnenen Unternehmung „aus strategischen, militärischen und moralischen Gründen" als notwendig.

Der Kaiser, welcher sich auf die ersten Nachrichten hin für Fortsetzung, im besonderen für Vernichtung der „Slawa" ausgesprochen hatte, verschloß sich nicht den ihm vorgetragenen Gegengründen. Er ließ nochmals bei dem Prinzen anfragen, ob er auf Grund eingehender Aufklärung die Überzeugung gewonnen habe, daß der zu erwartende Erfolg den Einsatz lohnen werde. Zugleich wurde angeregt, den Kampf gegen „Slawa" mit U-Booten fortzuführen. Prinz Heinrich wiederholte sein bekanntes Urteil und belegte es mit Gründen[1]):

»1. Der Rigaer Meerbusen ist für die Russen strategisch wichtig, wie die starke Verteidigung dieses Gewässers beweist.

2. In gleichem Maße ist für uns strategisch nachteilig, daß sie die Herrschaft über den Meerbusen besitzen. Es ist sehr schwierig, unsere dortigen Beobachtungsstationen zu halten. Die russische Stellung flankiert unsere Unternehmungen gegen den Finnischen Meerbusen und bedroht die Gewässer um Libau. Eine energische Offensive verspricht Erfolg und Entlastung für längere Zeit, besonders wenn es gelingt, den Moonsund zu sperren. Die Sperren können dort so gelegt werden, daß sie sehr schwer zu räumen sind.

3. Von der Vernichtung des Linienschiffes „Slawa" verspreche ich mir eine moralische Wirkung.

4. Beim ersten Angriff haben wir einige Verluste erlitten. Diese sind zwar an sich unbedeutend, werden aber seitens der Russen als Schlappe gedeutet werden, wenn wir die Unternehmung nicht fortsetzen.

5. Ich möchte die Anwesenheit der Hochseestreitkräfte ausnutzen, zumal bei weiterem Abwarten die Unterwasserverteidigung des Meerbusens durch die Russen nur verstärkt werden wird.

6. Die Oberleitung auf „Wittelsbach" ist mit mir der Ansicht, daß die Unternehmung notwendig und mit guter Aussicht auf militärischen Erfolg durchführbar ist, ist sich aber in Übereinstimmung mit mir darüber klar, daß sie ohne Einsatz und Verluste nicht zum Abschluß gebracht werden kann.«

Bei der am 13. mittags fallenden Entscheidung gaben die Gründe 2, 3 und 6 den Ausschlag. Die am Schluß betonte Einhelligkeit des Urteils der Befehlshaber in Kiel und Libau war jedoch nur bedingt vorhanden. Vizeadmiral Schmidt hatte zwar im Kriegstagebuch zu dem Telegramm

[1]) Fernspruch vom 12. August spät abends (gekürzt).

des Prinzen vom 9. August („Halte Durchführung für notwendig") die Bemerkung gemacht „Das ist auch meine Ansicht," hatte aber fortgefahren „Die Frage ist nur wann" und sich im übrigen, wie auch sonst, recht bedenklich geäußert. Daß die Oberleitung die Unternehmung „mit guter Aussicht auf militärischen Erfolg für durchführbar hielt", gründete sich auf eine freilich mißverständliche Wendung in ihrem Telegramm vom 11. (siehe oben). Auf Vorschlag des Admiralstabschefs ließ der Kaiser dem Prinzen Heinrich freie Hand „unter der Annahme gebührender Vorsichtsmaßregeln gegen Verluste".

Noch einmal erhob sich eine warnende Stimme. Großadmiral v. Tirpitz berührte auf einer seit Monaten geplanten Reise zur Besichtigung von Libau am 13. August Lötzen, wo er Generalfeldmarschall v. Hindenburg besuchte, und traf am 14. abends in Libau ein. Er fand das wenig günstige Bild, das er aus den Berichten der letzten Tage gewonnen hatte, im Gespräch mit Vizeadmiral Schmidt bestätigt. Dieser verhehlte dem Staatssekretär nicht, daß er seine Bedenken teile; natürlich habe er nunmehr, wo der Befehl vorliege, nicht mehr nach dem „Warum" und „Wofür" zu fragen. Der Großadmiral fühlte sich verpflichtet, von dem ihm bei Kriegsbeginn eingeräumten Recht der beratenden Mitwirkung Gebrauch zu machen, zumal er einen neuen wichtigen Gesichtspunkt geltend machen konnte, und telegraphierte an Oberbefehlshaber und Admiralstabschef: „Ich halte Unternehmen für gefährlich und nur berechtigt, wenn Armee auf Riga geht. Ich teile streng vertraulich mit, daß diese Absicht noch besteht, . . . nehme an, daß Entscheidung in 8 Tagen, vielleicht schon früher erfolgt. Jetziges Flottenunternehmen enthält nur erhebliches Risiko aber keine Aussicht auf wirklichen Erfolg." Hindenburg und Ludendorff hatten einen neuen, aber vergeblichen Versuch unternommen, die Kriegsleitung für ihren Feldzugsplan, den umfassenden Angriff auf dem linken Flügel, zu gewinnen. In Kiel wie in Berlin war man nach den bisherigen Erfahrungen gegenüber einer aus Libau kommenden Angriffsnachricht mißtrauisch. Da der Staatssekretär sich auf Anfrage nicht für befugt erklärte, der Kriegsleitung Mitteilung zu machen, konnte der Widerspruch mit der kaum drei Tage zurückliegenden offiziellen Äußerung des Chefs des Generalstabes nicht behoben werden. Außerdem reichte die kurze Meinungsäußerung des Großadmirals nicht aus, um eine neue Entscheidung des Kaisers herbeizuführen. Als der Staatssekretär am 15. nachmittags eine Begründung gab — „Ohne Beteiligung Armee müßten wir nach kurzer Zeit Riga-Meerbusen wieder räumen. Dies würde von Rußland als Erfolg dargestellt werden." — waren die Operationen bereits im Gange.

Kapitel 10.

Der Einbruch in den Rigabusen. II.

Bis zum Beginn der neuen Unternehmung wurden den Befehlen des Prinzen Heinrich entsprechend Finnischer und Rigascher Meerbusen nach Kräften überwacht. Im Laufe des 11. August gingen „U 26", Kapitänleutnant Frhr. v. Berckheim, und „U 9", Oberleutnant zur See Spieß, in See, ersteres nach den Gewässern von Odensholm und östlicher, letzteres in den Raum nördlich Dagö. Da gleichzeitig „UC 4", Oberleutnant zur See Vesper, auslief, um die Einfahrt nach Utö zu verseuchen, beschloß der Kommandant von „U 9", vorher noch jenen Panzerkreuzer anzugreifen, mit dem „von der Tann" am 10. ins Gefecht gekommen war. Am 12. nachmittags drang er bei günstigem Wetter getaucht in die Schären ein. Ungehindert kam er an Utö heran, passierte gegen 7,30 Uhr in ganz geringem Abstand die Batterien der Hauptinsel und konnte bald die Schärensee und den nach Nordwesten offenen Hafen überblicken. (Skizze 21 auf Seite 250.) Der Kreuzer war fort, nur ein kleineres Hilfsschiff lag weiter drinnen zu Anker, im Hafen wurde keine tausend Meter ab ein U-Boot erkannt. Eben legte eine längsseitliegende Dampfbarkasse ab, und der Gegner lief aus, gerade auf „U 9" zu, so daß dieses nicht zum Schuß kam und schleunigst die enge Fahrrinne räumen mußte. Das feindliche U-Boot eröffnete mit einem kleinkalibrigen Geschütz das Feuer und schoß einen Torpedo, ohne jedoch zu treffen. Die zunehmende Dämmerung zwang „U 9" zur Ausfahrt. Oberleutnant Spieß brachte die wichtige Beobachtung mit, daß der Feind jetzt ebenfalls durch U-Boote Minen legen ließ; wenigstens waren an Deck des Gegners 5 bis 6 minenähnliche Körper zu sehen gewesen.

„UC 4", welches sich am Tage darauf mit „U 9" traf, um dessen Erfahrungen zu verwerten, hatte es infolgedessen nicht leicht. Vor der Einfahrt kreuzten jetzt Zerstörer, und die bis dahin ausliegenden Bojen waren aufgenommen. Oberleutnant zur See Vesper konnte erst am 14. August bei Morgengrauen bis Utö vordringen und auslaufend seine 12 Minen unmittelbar nordwestlich der Insel legen. Als er nach einigen Stunden auftauchte und den Heimweg antrat, stieg dicht bei Utö eine hohe weiße Wolke auf, so daß die Hoffnung berechtigt war, daß eine der Minen ihren

Dienst getan hatte; welches Schiff auflief, ist noch nicht bekannt. Die Aufgabe war erfolgreich durchgeführt, trotz der schwierigen Navigierung und glatter See, und obwohl das Boot schon auf dem Anmarsch mit schweren Kreiselkompaßstörungen zu kämpfen hatte. Glück gehörte allerdings dazu: Als es am 12. nachmittags zur Behebung einer solchen Havarie in Höhe von Filsand gestoppt lag, schoß ein feindliches U-Boot („E 9") aus 150 m Entfernung drei Torpedos, von denen zwei unter dem Turm bzw. dem Heck durchgingen. Schnelltauchen hatte das deutsche Boot vor weiteren Angriffen bewahrt. Während „UC 4" nach Libau zurückmarschierte, blieben „U 9" und „U 26" in ihren Tätigkeitsgebieten.

Vor dem Rigaschen Meerbusen kreuzten vom 11. August abends an zwei Kleine Kreuzer mit je 2 Torpedobooten, „Stralsund", Fregattenkapitän Weniger, gegen Gotska Sandö vorgeschoben, die mit 15 cm-Geschützen bewehrte „Pillau", Fregattenkapitän Mommsen, westlich der Halbinsel Sworbe. Am 13. mittags nahmen „Regensburg", Kapitän zur See Widenmann, und „Kolberg" mit dem II. F. d. T., Kommodore v. Restorff, an Bord ihre Plätze ein. Neben der Aufgabe, die Einfahrten zur Irbenstraße gegen Minenleger zu schützen und die russischen Vorposten zu beobachten, war ihnen aufgetragen, den Feind durch kurze Beschießungen in Atem zu halten. Gleich am ersten Morgen (12.) ging „Pillau" von Westen her so nahe wie möglich an Zerel heran und streute die Signalstation und den Fliegerschuppen ab; der Leuchtturm wurde absichtlich geschont. Am Abend konnte sie dank ihrer guten artilleristischen Ausrüstung, als sie mit Kurs Süd an der Halbinsel entlangsteuerte, die auf der anderen Seite gestoppt liegenden, 130 hm entfernten Fahrzeuge durch einen Feuerüberfall auseinanderjagen, obgleich nur ihre Masten aus dem Krähennest zu sehen waren. In der Frühe des 13. schickte Fregattenkapitän Mommsen „V 27" und „S 31" vor, um feindliche Zerstörer herauszuziehen. Aber als Kapitänleutnant Ehrhardt, der Chef der 17. Halbflottille, sie auf 80 hm beschoß und, wie es schien, Treffer erzielte, nahmen sie das Gefecht nicht an, sondern zogen sich, obwohl weit überlegen, zurück. 24 Stunden später erging es der jetzt im Osten eingetroffenen Flottillenbootsgruppe der I. Flottille, „V 191", „G 193" und „G 194", nicht anders, wenn auch diesmal „Nowik" mit zwei Zerstörern der „Emir-Bucharski"-Klasse das Feuer eröffnete; der Feind blieb hinter den Sänden zurück, als Korvettenkapitän Tegtmeyer nach einer Gefechtsdauer von 8 Minuten abstaffelte.

Außer Zerstörern kam wiederholt das Minenschiff „Amur" in Sicht, und Pissen meldete, nicht unerwartet, daß die Russen die Pause nutzten, um ihre Sperren in der Irbenstraße zu verstärken. Schon am 11. August

früh beobachtete Kapitänleutnant Muhle östlich seines Standortes feindliche Minenleger bei der Arbeit, und am 13. und 14. wiederholten sich die in diesem Sinne zu deutenden Schiffsbewegungen. Des Nachts war der Feind vermutlich erst recht tätig. Auch weiter draußen schien er seine Stellung zu befestigen: „Kolberg" traf westlich der Beresina-Bank russische Minen, von denen nicht feststand, ob sie trieben. Tatsächlich hat es sich hier um Treibminen gehandelt, aber in der Irbenstraße legten „Amur" und die Torpedoboote in diesen Tagen über 400 Minen und eine Netzsperre. Zahlreiche Begegnungen mit U-Booten zeigten an, daß der Russe mit einer Wiederholung des Einbruchs von Nordwesten her rechnete. „Pillau" wurde am 13. morgens bei Zerel mit 3 Torpedos angegriffen, ohne Erfolg, da das Sehrohr und die Laufbahnen rechtzeitig bemerkt und sicher ausmanövriert wurden, und „Kolberg", vertretungsweise geführt von dem I. Offizier, Kapitänleutnant Dolberg, sichtete am Nachmittag und in der Frühe des 14. nicht weniger als fünfmal U-Boote. Auch sie hatte einem Torpedo auszuweichen und nahm, als die Begleitboote gerade nicht zur Stelle waren, entschlossen den Kampf mit dem Gegner auf. Man glaubte sich einer U-Bootsvorpostenlinie von 2, wahrscheinlich 3 Booten gegenüber. Dennoch blieben die Kreuzer planmäßig bis 14. mittags auf Station.

Gleichzeitig machte sich auch wieder bei Polangen ein feindliches Unterseeboot bemerkbar. Am 13. mittags wurde dort das aus dem Westen kommende, ohne Begleitung marschierende Flugzeugmutterschiff „Answald" mit Torpedo angegriffen. Das U-Boot wurde von einem der auf die Suche geschickten Flugzeuge gefunden und mit 6 Bomben beworfen, konnte aber tauchen und wurde spät abends bei Memel noch einmal von einem Torpedoboot gesichtet. Ein Erfolg war dem Feinde nicht beschieden. Nachdem noch 3 Boote der 20. Halbflottille die Gewässer abgesucht hatten, wurde bereits am folgenden Abend der Verkehr der Transportdampfer, darunter Fährschiff „Preußen" mit Eisenbahnwagen und 1500 Mann Truppen an Bord, wieder aufgenommen. Vizeadmiral Hipper überlegte, ob er mit den Schlachtkreuzern die Putziger Wiek räumen sollte, begnügte sich aber dann damit, für die Zukunft eine bessere Sicherung zu fordern. Auf Bitten des Prinzen Heinrich schickte der Flottenchef für diesen Zweck 9 Hilfsminensuchboote aus der Nordsee.

Das der Ostsee als Ersatz für „L 5" überwiesene Luftschiff[1]), welches bereits am 11. August in Seddin eintraf, wurde zur Aufklärung über dem Rigabusen, der Landfront und Dünamünde verwandt. Die Ober-

[1]) „S L 4", Bauart Schütte-Lanz, Länge 153 m, Raumgehalt 32 400 cbm, Geschwindigkeit 45 sm, Brennstoff für 30 Stunden, zwei Maschinengewehre, Indienststellung 1915.

leitung legte Wert darauf, zu erfahren, welche Seestreitkräfte dort eigentlich standen. Am 12. morgens war schon wieder die Küste bei Lazup und Dumbe von einem Kanonenboot beschossen worden. „S L 4", Kommandant Kapitänleutnant d. Res. Richard Wolff, stieg am 13. abends auf, konnte dank des schönen Wetters am anderen Morgen ohne weiteres die ganze Südhälfte des Meerbusens überblicken, machte auf dem Weitermarsch photographische Aufnahmen von der Küste und überflog dann Dünamünde. Weder auf See noch im Hafen befanden sich größere Kriegsschiffe. Die Batterien und einige Wachboote eröffneten ein heftiges Granat- und Schrapnellfeuer, dem sich das Luftschiff jedoch durch Höhergehen auf 1200 m entziehen konnte. Nach 16-stündiger Fahrt landete es unbeschädigt vor seiner Halle.

Die Vorarbeiten für die neue Unternehmung gegen den Rigabusen schritten planmäßig fort. Nachdem Vizeadmiral Schmidt im besonderen die Chefs der Minensuchdivisionen gehört hatte, gab er am 12. August den in Libau anwesenden Führern und dem herbeigeholten Vizeadmiral Hipper seine Absichten bekannt. Die Operationsziele blieben die alten. Aber statt mit dem IV. Geschwader und den Panzerkreuzern wollte er nur mit den beiden starken und unter Wasser gut geschützten Linienschiffen „Posen" und „Nassau" in den Meerbusen hineingehen. Für das Minensuchen wurde erheblich mehr Zeit vorgesehen, die Dauer der Operationen auf mindestens 5 Tage veranschlagt. Der Beginn wurde durch die Verhandlungen zwischen Kiel und dem Großen Hauptquartier etwas verzögert. Erst am 13. nachmittags erging die Entscheidung des Prinzen Heinrich: „. . . Die Unternehmung ist im Sinne Ihres Operationsbefehls vom 5. August durchzuführen. Gruppierung der Streitkräfte wie vorgeschlagen scheint mir vorteilhaft. Demonstrationsbeschießung von Dünamünde ausfallen lassen nach eigenem Ermessen. Die von S. M. dem Kaiser angeordneten Vorsichtsmaßregeln erblicke ich in gründlichster Aufklärung, starker U-Bootssicherung und ausgiebiger Verwendung der Hilfsminensuchdivision Swinemünde zum Räumen flachstehender Minen. . . . Stelle zur Erwägung, alle nicht dringend nötigen Schiffe in Libau zu lassen, um für die übrigen möglichst starke U-Bootssicherung zu haben."

Der für das Eindringen in den Rigabusen bestimmte Verband setzte sich diesmal wie folgt zusammen:

„Posen" P, „Nassau",
„Graudenz" P, „Pillau", „Bremen", „Augsburg"[1]),
„V 99", „V 100",
VIII., IX. und X. Torpedobootsflottille (31 Boote),

[1]) Der 2. Admiral der A. d. O., Kommodore v. Karpf, befand sich nicht an Bord; er hatte krankheitshalber beurlaubt werden müssen.

I. und II. Minensuchdivision,
Hilfsminensuchdivision Swinemünde und Neufahrwasser,
Vorpostenhalbflottille Ost (8 Boote),
Hilfsstreuminendampfer „Deutschland",
3 Blockschiffe, „V 108",
2 Sperrbrecher.

Vizeadmiral Hipper, der Befehlshaber der Deckungsstreitkräfte, vereinigte unter seiner Flagge:

„Ostfriesland" F, „Thüringen", „Helgoland", „Oldenburg",
„Rheinland" F, „Westfalen", „Braunschweig" F, „Elsaß",
„Seydlitz" F, „Moltke", „von der Tann",
„Roon" F, „Regensburg", „Stralsund", „Lübeck", „Kolberg" F,
I., III. und V. Flottille (32 Boote).

In Libau blieben zurück die fünf „Wittelsbach"-Schiffe, die beiden Linienschiffe des V. Geschwaders, die Flugzeugmutterschiffe und das Lazarettschiff. Zu ihrem Schutze war in den letzten Tagen behelfsmäßig in der Nordeinfahrt eine Netzsperre ausgebracht worden, die Außensicherung sollte von den übrig bleibenden vier Vorpostenbooten und den Flugzeugen versehen werden. Diese wurden ebensowenig wie das Luftschiff zu der Unternehmung selbst herangezogen. S. M. S. „Prinz Heinrich" hatte wegen einer größeren Reparatur nach Hamburg, „UA" nach Danzig entlassen werden müssen.

Am 14. August gegen Abend verließ das I. Geschwader Swinemünde und marschierte über Rixhöft zum Sammelplatz, 30 sm westlich Libau. Dort traf es am 15., abends 7 Uhr, mit den aus der Putziger Wiek, Danzig und Libau kommenden Schiffen zusammen. Vizeadmiral Schmidt und der Stab der Oberleitung schifften sich auf „Posen" ein, und „Braunschweig" und „Elsaß" traten an die Stelle der beiden nach dem Rigabusen bestimmten Linienschiffe. Gemäß Befehl der Oberleitung kreuzte das I. Geschwader vom 16. morgens ab im Raume östlich Farö, die I. Aufklärungsgruppe auf der Breite von Gotska Sandö, nicht nördlicher als Kopparstenarne-Hundsort; die Kreuzer des Admirals Hopman legten eine Vorpostenlinie zwischen Svenska Högarne und Dagerort aus. Sämtliche Verbände sollten sich während der dunklen Stunden nach Süden ziehen, um das Durchbrechen feindlicher Streitkräfte zu erschweren, und dann bei Hellwerden wieder vorrücken. Eine besondere Sicherung vor der Irbenstraße zu stellen, wie Vizeadmiral Schmidt es wünschte, sah Vizeadmiral Hipper sich nicht in der Lage; die Torpedoboote reichten kaum zur Begleitung der Schiffe aus. Die lange Dauer der Unternehmung machte es erforderlich, von Anfang an Schiffe und Boote zur Kohlenergänzung nach der Putziger

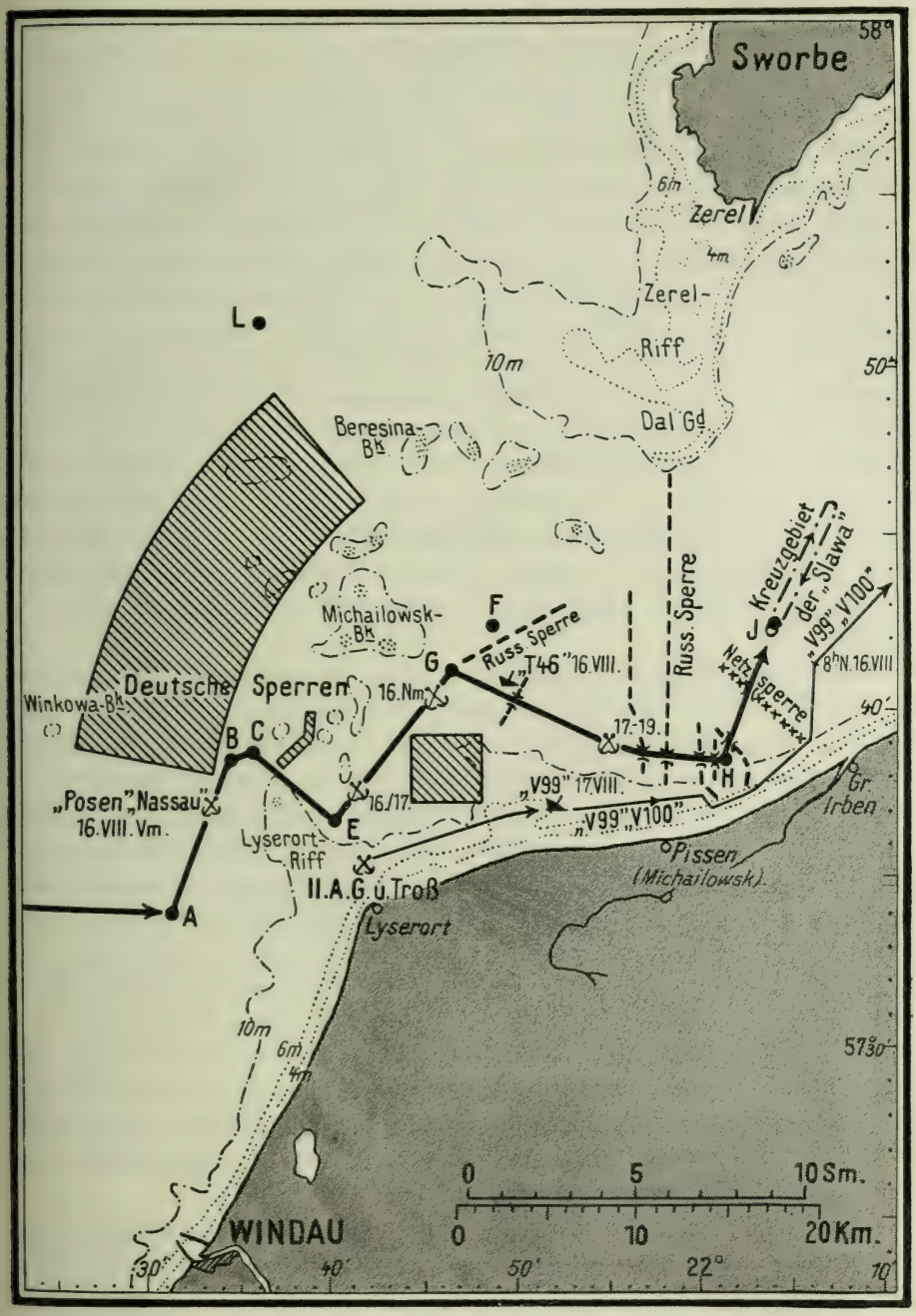
Wiek bzw. Libau zurückzuschicken. Infolgedessen waren die ganze Zeit zwei Linienschiffe, ein Kreuzer und von den Torpedobooten durchschnittlich eine Flottille abwesend, nur die drei Schlachtkreuzer blieben zusammen.

Ursprünglich beabsichtigte Vizeadmiral Schmidt, wieder durch die Mitteleinfahrt zu gehen, aber als ihm die U-Boots- und Minenmeldungen darauf hinzudeuten schienen, daß der Feind den deutschen Angriff von Nordwesten her erwartete, entschied er sich für die Südeinfahrt, wobei er in Kauf nahm, daß er zuerst die bei Lyserort-Riff gelegte eigene Sperre durchbrechen mußte. Nachdem „Augsburg" am 15. abends am Anfangspunkt der Einbruchsstraße eine Tonne ausgelegt hatte, hielten sich am 16. bei Hellwerden unter Führung von Kontreadmiral Hebbinghaus „Graudenz", „Augsburg", „V 99", „V 100" und eine Halbflottille in einiger Entfernung westlich Sworbe auf, um dem Feinde die Anwesenheit stärkerer Streitkräfte und damit die Absicht, in die Mitteleinfahrt einzulaufen, vorzutäuschen. Die II. Minensuchdivision stand mit ausgebrachtem Gerät querab von Tonne A (Skizze 22), hinter ihr einige Boote der Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser mit den Räumbooten in Schlepp sowie „Pillau" und „Bremen", etwas weiter zurück die I. Minensuchdivision und die beiden Linienschiffe. Südlich Lyserort sammelten sich im Laufe des Vormittags die Mutterschiffe der Hilfsminensuchdivision Swinemünde, „Deutschland", die Blockschiffe und die Sperrbrecher; die Vorpostenhalbflottille Ost sicherte den Ankerplatz gegen U-Boote.

Um 4 Uhr trat Kapitänleutnant Doflein mit der II. Minensuchdivision den Vormarsch an. Bei Lyserort-Riff angekommen, nahm die Hilfsminensuchdivision Swinemünde, Kapitänleutnant Altvater, unterstützt durch die Hilfminensuchdivision Neufahrwasser, Kapitänleutnant Weidgen, die Führung. Die deutsche Sperre konnte umgangen werden, nur eine Mine wurde gesprengt, so daß kaum ein Aufenthalt entstand. Um 7,20 Uhr wurde bei E Kurs geändert, und um 11,30 Uhr war Punkt G erreicht. Planmäßig brachte hier wieder die II. Minensuchdivision das Gerät aus, eine Viertelstunde später stieß sie auf eine Sperre und ging sogleich daran, eine Lücke zu schaffen. Hierbei lief 1,30 Uhr „T 46", Minensteuermann Wulff, auf eine Mine, brach mitten durch und sank auf der Stelle; von der 25 Mann starken Besatzung konnten nur 8 gerettet werden. Jetzt wurde die Hilfsminensuchdivision Swinemünde wieder an die Front geholt, und die I. Minensuchdivision, Korvettenkapitän Bobsien, löste die II. ab.

Den Minensuchern folgten von Punkt E an „Bremen", Korvettenkapitän Walter, und „Pillau", Fregattenkapitän Mommsen, mit ihren Begleitbooten. „Posen", Kapitän zur See Lange, und „Nassau", Kapitän zur See v. Ußlar, hatten während der Morgenstunden bei Punkt B ge-

Textskizze 22.



Der Durchbruch durch die Irbenstraße vom 16. bis 18. August 1915.

legen, gesichert durch ihre Torpedoschutznetze und die X. Flottille, hatten dann ihren Ankerplatz nach E und schließlich südlich G verlegt. Schon morgens früh waren im Osten Rauchwolken aufgetaucht, aber erst gegen Mittag kam der Feind näher. „Nowik", zahlreiche Zerstörer, „Chrabry", schließlich „Slawa" und „Amur" waren in 200 hm Entfernung auszumachen. „Slawa" griff am Nachmittag die Minensucher an, zweimal vergebens, da sie schon auf große Entfernung von den Linienschiffen vertrieben wurde. Auch als sie durch Fluten künstlich Schlagseite herstellte und dadurch die Reichweite ihrer Geschütze steigerte, kam sie nicht zum Ziel. Aber um 4 Uhr waren die Räumboote und ihr Führerfahrzeug, ein Fischdampfer, so weit nach Osten vorgedrungen, daß sie plötzlich von „Slawa" auf 120 hm eingedeckt wurden und kehrtmachen mußten. Sofort stieß „Bremen", Korvettenkapitän Walter, ungeachtet der ihr selbst drohenden Gefahr bis zu ihnen vor, das feindliche Feuer auf sich ziehend und erwidernd, bis „Posen" und „Nassau" den Feind zum Abdrehen nötigten. Alle Fahrzeuge blieben unbeschädigt, und das Minensuchen wurde wieder aufgenommen. Die Beobachtungsstation Pissen, deren Geschütze sich auch einmal an der Abwehr beteiligen konnten, wollte die Vernichtung eines feindlichen Zerstörers durch „Posen" beobachtet haben, hat sich aber getäuscht.

Der hereinbrechende Abend und abnehmende Sichtigkeit ließ den Geschwaderchef um 5 Uhr das Signal zum Abbruch geben. „Posen" und „Nassau" gingen mit gesetzten Torpedoschutznetzen nach Punkt E. Sechs Hilfsminensuchboote ankerten im Halbkreis um sie herum, der Rest der Division blieb für besondere Streifen verfügbar. Bis Dunkelwerden und von Morgengrauen an patrouillierte außerdem die X. Flottille im Vorfelde; während der Nacht ankerte eine Halbflottille unter Pissen zur Bewachung der abgesuchten Fahrstraße, die andere Halbflottille ging nach Lyserort. Dorthin wurden auch die Minensuchdivisionen entlassen, um aus den Mutterschiffen zu kohlen und einige wenige Stunden der Ruhe zu haben. Die vier Kreuzer legten sich dicht bei Lyserort-Leuchtturm zu Anker, gesichert durch die VIII. Flottille. Eine Gruppe der IX. Flottille ging zur Brennstoffergänzung nach Libau, nachdem sie vorher an die anderen Boote Öl abgegeben hatte. Die Durchführung aller dieser Bewegungen war durch die Überlastung der Funkentelegraphie erschwert, zumal nach Dunkelwerden der optische Signalverkehr aufhören mußte.

Wiederholt hatten in den letzten 24 Stunden feindliche U-Boote von sich reden gemacht. Am 15. abends war „T 104", das Führerboot der II. Minensuchdivision, auf dem Marsche nach Windau bei Backofen beschossen worden; der Torpedo ging unter dem Boot durch. Am Vormittag

sichtete „Seydlitz" zwischen Kopparstenarne und Hundsort in der Ferne ein tauchendes U-Boot, über Mittag wurde der Sperrbrecher „Ottensen" 30 sm westlich Windau von einem U-Boot verfolgt, und gegen Abend traf „S 168" (III. Flottille) 40 sm nordwestlich Steinort auf ein solches. Vorsicht war demnach durchaus geboten.

Die Bewegungen der Verbände außerhalb der Irbenstraße waren planmäßig verlaufen. Die I. Aufklärungsgruppe wollte für die Nacht westlich Gotska Sandö gehen, um nicht durch das I. Geschwader beengt zu sein. Aber die Oberleitung ordnete an, Vorkehrungen gegen das Entkommen feindlicher Streitkräfte nach dem Finnischen Meerbusen zu treffen; sie besorgte, daß „Slawa" unter dem Druck des deutschen Vorgehens durch die Nordeinfahrt ausbrechen könnte. Vizeadmiral Hipper blieb deshalb östlich der schwedischen Inseln und beauftragte Kontreadmiral Hopman, mit „Roon" und einer Torpedobootsrotte jene Fahrstraße zu bewachen. Der Panzerkreuzer stand von Mitternacht an zwischen Saritscheff und Zerel auf und ab.

Als „Slawa" um 6 Uhr nachmittags noch immer auf ihrer Wartestellung ausharrte, schickte Vizeadmiral Schmidt „V 99", Kapitänleutnant Claussen, und „V 100", Kapitänleutnant Lindau, zum Nachtangriff vor, 6,20 Uhr gingen die Boote ankerauf und steuerten an der Küste entlang nach Osten. (Karte 6.) Der Einbruch glückte; kurz hinter Pissen kamen Oberflächenstände in Sicht, doch war es möglich, die Sperre auf 4,5 m Wasser zu umgehen. Während schon die Abenddämmerung hereinbrach, tauchten an Backbord voraus zwei Zerstörer auf. Es waren die von „Slawa" zurückgelassenen Vorposten, „General Kondratenko und „Ochotnik", „Slawa" selbst hatte sich nach der Arensburger Bucht hinter eine Netzsperre zurückgezogen, die russischen Flottillen waren unter Sworbe zu Anker gegangen. 7,55 Uhr kam es zum Gefecht auf 60 hm, nur für Minuten, da der Gegner sich mit hoher Fahrt zurückzog. 8,10 Uhr hatte Kapitänleutnant Claussen ihn eingeholt, worauf noch einmal einige Salven getauscht wurden, dann nahm er zum Schein Kurs zurück auf Pissen, um ihn abzuschütteln. 8,25 Uhr drehte er wieder auf, marschierte unter Landschutz bis Domesnäs und stieß dann in Richtung auf den Moonsund vor. Eine außerordentlich dunkle Nacht machte es schwierig, den Feind zu finden, begünstigte aber um so mehr den Torpedoangriff. Um 11 Uhr machte er in der Linie Fettel—Runö kehrt und wandte sich der Arensburger Bucht zu. Hier wie dort war nichts zu sehen. Erst südöstlich Zerel, 1,10 Uhr, überraschten „V 99" und „V 100" zwei Zerstörer, blendeten sie mit dem Scheinwerfer und brachten ihnen in einem 3 Minuten dauernden Nahgefecht (Entfernung 600 m) eine Anzahl Treffer bei; zwei Torpedos

gingen unter dem Ziel durch. Die Zerstörer „Woiskowoi" und „Ukraina" waren im Begriff gewesen, die Gruppe „Kondratenko" abzulösen, „Woiskowoi" wurde beschädigt und hatte drei Schwerverwundete. Die deutschen Boote warteten nunmehr mit halber Fahrt die zum Passieren des Minengebiets erforderliche Helligkeit ab.

Eben nahmen sie Kurs auf Pissen, als 4,15 Uhr (17. VIII.) achteraus ein einzelner Zerstörer gesichtet wurde. Kapitänleutnant Claussen ging auf ihn los und kam alsbald auf 50 hm mit ihm ins Gefecht. Der Gegner entpuppte sich als „Nowik", dem noch drei weitere Zerstörer zu Hilfe kamen.

„V 99"	3-8,8 cm	„Nowik"	4-10,5 cm
„V 100"	3-8,8 cm	3 „Dobrowoletz"	6-10 cm

„V 99" glaubte alsbald Treffer erzielt zu haben, aber auch „Nowik", Kommandant Korvettenkapitän M. A. Behrens, schoß sich rasch ein und er gewann die Feuerüberlegenheit. Auf „V 99" brachen im Vorschiff und mittschiffs Brände aus, Personalverluste schwächten die Artillerie, die deutschen Boote mußten der Übermacht weichen. Unweit Pissen geriet „V 99" in eine Netzsperre, aus der es sich jedoch durch Rückwärtsgang befreien konnte. Kaum war sie umgangen, als die Oberflächenstände vom Abend auftauchten. Der Durchbruch, zu dem Kapitänleutnant Claussen sich notgedrungen entschloß (4,45 Uhr), gelang, aber zwei Minuten darauf stieß das Boot auf eine unsichtbare Sperre. Kurz hintereinander detonierten zwei Minen, beide Maschinenräume und die achtern anschließende Abteilung fielen sofort aus; die Turbinen liefen noch eine Weile weiter. Während der ganzen Zeit bemühte sich „V 100", Kapitänleutnant Lindau, nach Kräften, „Nowik" von dem schwer havarierten Boot ab und auf sich zu ziehen. Aber erst um 5 Uhr erreichte es mit Hilfe von künstlichem Nebel, daß die Gegner abdrehten. „Nowik" hatte keinen Treffer erhalten, doch war durch zwei Kurzschüsse einiger Schaden angerichtet worden; zwei Mann wurden leicht verwundet. Die anderen drei Zerstörer, die sich nur vorübergehend am Gefecht beteiligten, waren unbeschädigt. (4. Graf.)

Das achtern sehr tief liegende „V 99" wurde von „V 100", welches heil durch das Minengebiet durchgekommen und auch im Gefecht, von Splittern abgesehen, unversehrt geblieben war, in Schlepp genommen. Als erste Hilfe traf um 6 Uhr „V 108", Oberleutnant zur See d. Res. Hagendorf, ein und eilte zur Sperre, wo ein Kutter von „V 100" über Bord geschleuderte Leute von „V 99" fischte; im feindlichen Feuer rettete es noch acht Mann. Bald darauf kam die IX. Flottille an, und „S 31" und „S 34" gingen zum Unterfangen längsseit[1]). Aber selbst das beste Material und

[1]) Die während der Nacht bei Pissen verankerten Boote der X. Flottille waren bei Hellwerden zwecks Unterseebootssicherung zu den Linienschiffen zurückgerufen worden.

die tüchtigste Besatzung konnte das von zwei Minen getroffene Boot auf die Dauer nicht über Wasser halten, es mußte einige Seemeilen westlich Pissen aufgesetzt werden, bereits bei 7 m Wassertiefe stieß das Achterschiff auf Grund. Es blieb nichts übrig, als das Boot zu verlassen, nachdem die wertvollsten Inventarien, Torpedos usw. geborgen waren. „V 100" brachte die gerettete Besatzung auf „Indianola", „S 34", welches einen Arzt an Bord hatte, die Verwundeten nach Libau; die Verluste betrugen 21 Tote, einschließlich der Vermißten und im Lazarett Verstorbenen, 4 Schwerverletzte, 18 Leichtverletzte. Eine Rotte Torpedoboote ankerte in der Nähe, um das Wrack zu bewachen, nötigenfalls zu sprengen. Im übrigen wurden aus Libau Pumpendampfer und Bergungsmittel angefordert, um es womöglich zu heben und einzubringen.

Währenddessen nahmen die Divisionen das Minensuchen wieder auf, und die Linienschiffe rückten vor. 6,20 Uhr konnte „Posen" zur Unterstützung von „V 108" gegen Zerstörer eingreifen und einige Minuten später auch „Slawa" kurz beschießen. Diese antwortete nicht, vermutlich, weil sie die deutschen Streitkräfte gegen den diesigen Westhimmel schlecht sehen konnte. Als das Schiff sich das nächste Mal näherte, ließ Vizeadmiral Schmidt es bis auf 163 hm herankommen. „Posen" sowohl wie „Nassau" eröffneten nun (7,40 Uhr) ein wirksames Feuer, deutlich war ein Treffer zu beobachten, und „Slawa" zog sich schleunigst zurück. Die I. Minensuchdivision, Korvettenkapitän Bobsien, prüfte zunächst die Strecke G—H nach, wobei sie auf das Wrack von „T 46" stieß, und fand dann gegen 8 Uhr nördlich Pissen neue Sperren mit flachstehenden Minen. Kapitänleutnant Altvater mit seinen Motorbooten wurde herbeigerufen und stellte bis 6 Uhr abends drei Sperrlücken her. Tief- und flachstehende, große und kleine Minen wechselten in unregelmäßiger Reihenfolge und Richtung miteinander ab, 35 Minen wurden geräumt. Der Deckungskreuzer, S. M. S. „Pillau", brauchte nicht in Tätigkeit zu treten, da der Feind nicht mehr in Sicht kam. Dieser hatte den Rückzug nach dem Moonsund angetreten, nachdem „Slawa" am Morgen sogar 3 schwere Treffer erhalten hatte. Das Schiff war zwar nicht kampfunfähig, aber der russische Seebefehlshaber sah sich außerstande, dem deutschen Vordringen nennenswerten Widerstand entgegenzusetzen.

Deutscherseits schloß man aus der Zurückhaltung des Gegners auf eine ernste Beschädigung von „Slawa". Man hoffte, daß nun die Baltische Flotte herauskommen würde, um das verlorene Linienschiff heimzuholen. Für alle Fälle erhielt Vizeadmiral Hipper Befehl, am anderen Morgen geschlossen westlich Sworbe zu stehen, und die Vorpostenlinie, die infolge von Detachierungen zum Kohlen und angesichts des jetzt trüben Wetters zu weit-

maschig geworden war, wurde auf Gotska Sandö—Saritscheff zurückgenommen. Die draußen kreuzenden Verbände hatten an diesem Tage nichts erlebt, nur hatte „Seydlitz", Kommandant Kapitän zur See v. Egidy, in derselben Gegend wie gestern ein U-Boot („E 9") gesichtet, und wiederholt wurden treibende Torpedos und Minen abgeschossen. „Posen" und „Nassau" blieben bei Dunkelwerden in ihrer Tagstellung 3 sm NNW von Pissen liegen, hinter ihnen ankerten zwei Kleine Kreuzer. Ein Teil der Flottillen wurde unter Land verankert, der andere Teil zur Brennstoffergänzung nach Lyserort zurückgeschickt, wohin mittlerweile zwei Kohlendampfer verlegt worden waren. Da „V 99" in der letzten Nacht erkannt zu haben glaubte, daß auch die feindlichen Zerstörer einen gelben Schornstein hatten, malten die deutschen Boote jetzt alle Schornsteine rot.

Am 18. August setzte die Hilfsminensuchdivision Swinemünde, Kapitänleutnant Altvater, ihre Arbeit fort. 7 Uhr vormittags wurde bei Punkt H Kurs auf die Arensburger Bucht genommen, nachdem nordöstlich Pissen noch eine Minensperre durchbrochen war. Als die 15 m-Linie erreicht war, konnte die II. Minensuchdivision ablösen. Sie stieß alsbald auf die von „V 99" entdeckte Netzsperre, ein verankertes Drahttaunetz, das durch kleine Schwimmkörper gehalten wurde, und in welches gegen U-Boote wirksame Sprengkörper und Minen eingeschäkelt waren. Am Vormittag kamen vorübergehend einige Kanonenboote und Zerstörer in Sicht der Minensucher, ohne sie zu belästigen. „Pillau" und die Linienschiffe stießen vor, konnten den Feind aber der Unsichtigkeit wegen nicht fassen. Kapitänleutnant Doflein brachte das Netz in einer Länge von 300 m zum Sinken, indem er die Schwimmkörper mit Hilfe von Beibooten leckschlug und die eingeflochtenen kleinen Minen durch Zug auf das Netz zur Entzündung brachte. Um 3,30 Uhr nachmittags konnte er die Lücke passierbar melden. Noch an diesem Tage in den Meerbusen einzudringen, dazu schien es Vizeadmiral Schmidt zu spät zu sein; er zog es vor, die Abendstunden zum Kohlenauffüllen zu benutzen, und schickte sämtliche Streitkräfte auf die in der vorigen Nacht eingenommenen Ankerplätze zurück. Als nach Dunkelwerden in Richtung Zerel ein Licht aufblitzte, erneuerte er den Befehl für die Deckungsstreitkräfte, die Nordeinfahrt aufs schärfste unter Bewachung zu halten. Aber alles blieb ruhig.

Wie an den Vortagen versammelten sich am 19. August, 4 Uhr früh, die Chefs der Minensuchdivisionen zu Berichterstattung und Befehlsempfang auf dem Flaggschiff. Der II. Minensuchdivision wurde auf dem Marsche nach dem Moonsund die Führung übertragen, die I. sollte in breiter Dwarslinie als U-Bootssicherung für die Schiffe folgen. Die Hilfsminensuchdivisionen blieben zurück und wurden mit der Bewachung und

Verbreiterung der Fahrrinne beauftragt; diese sollte überall auf 400 m gebracht werden. Während die II. Minensuchdivision zur Netzsperre vorauslief, geriet „T 77" (I. M. S. D.) beim Manövrieren in dem engen Fahrwasser nördlich Pissen aus der Bojenreihe heraus, schlug mit dem Heck auf eine Mine, hatte sofort zwei Abteilungen voll Wasser, konnte aber unterfangen und zurückgebracht werden; Verlust zwei Tote. Der Umstand, daß seit acht Tagen keine feindlichen Flugzeuge mehr erschienen waren, erlaubte, das Luftschiff bis zur Irbenstraße aufklären zu lassen. Es war am Abend aufgestiegen und erschien um 5 Uhr über „Posen", mußte aber gleich wieder die Heimreise antreten; es konnte bei dem diesigen Wetter nicht in den Meerbusen hineinsehen.

Um 7,45 Uhr, etwas verspätet infolge einer Kondensatorstörung auf „Pillau", wurde der Vormarsch angetreten, ungeachtet der gerade einlaufenden Meldung, daß „Moltke" einen Torpedotreffer erhalten habe. Der Verband setzte sich mit großen Abständen hinter die Minensucher: „Pillau", „Bremen", „Posen", „Nassau", „Augsburg" mit „V 100", „Deutschland", „Graudenz"; bei dem Minenschiff die VIII. Flottille, die IX. auf die Kleinen Kreuzer, die X. auf die Linienschiffe verteilt. 9,30 Uhr passierte das Flaggschiff Zerel im Abstand von 6 sm (Karte 6). Kurz vorher sichtete sowohl „Nassau" wie „Posen" ein tauchendes U-Boot 50 hm an Steuerbord; „Nassau" feuerte und schickte Torpedoboote zum Jagen, jedoch ohne Ergebnis. Eine Viertelstunde später machte die II. Minensuchdivision Minenalarm bei Ost-Kalkgrund, so daß der Verband vorübergehend kehrtmachen mußte. Die minenverdächtige Stelle wurde südlich umgangen, zugleich löste die I. Minensuchdivision die II. im Suchen ab. Als die Spitze in NO, 4—5 sm ab, einen Zerstörer aus dem Dunst auftauchen sah, schickte der Geschwaderchef „Pillau" vor; der Feind war aber schon wieder verschwunden. Es war „Nowik", der auf Anregung des vom russischen Flottenchef nach Kuiwast entsandten Kapitäns zur See Koltschak vor der Arensburger Bucht Minen legen wollte. Als er der deutschen Minensucher ansichtig wurde, wandte er sich nach Domesnäs und, als „Pillau" ihm den Weg verlegte, mit höchster Fahrt zurück nach dem Moonsund, ohne seine Minen losgeworden zu sein.

Mittags wurden die Kreuzer planmäßig zur Aufklärung entsandt: „Bremen" nach Arensburg, „Pillau" in die östlicher gelegenen Buchten von Ösel, „Augsburg" nach Pernau, „Graudenz" mit einer Halbflottille zur Enge Domesnäs-Runö. „Bremen" traf in Höhe von Kap Merris auf eine große Netzsperre, kam aber in überraschend kurzer Zeit hindurch; ihre unter dem Befehl von Kapitänleutnant Tilleßen stehenden Begleitboote, „V 30" und „S 34", schufen eine Lücke, indem sie die Schwimmkörper vom

Dingi aus durch Pistolenschüsse zum Sinken brachten. Korvettenkapitän Walter meldete bereits um 2 Uhr, daß sich in der Bucht keine Schiffe befänden, beschoß die Hafenanlagen von Romassar und die dort liegenden Dampfer, erkundete die Küste von Zerel und legte dann, durch drei weitere Boote verstärkt, eine Vorpostenlinie vor der Bucht aus. Kontreadmiral Hebbinghaus auf „Graudenz" gelangte bald nach 2 Uhr ans Ziel und sperrte die Durchfahrt westlich Runö durch eine Vorpostenlinie aus Torpedobooten. „Augsburg", Fregattenkapitän Horn, schwenkte um 3,30 Uhr in die Pernauer Bucht ein. Der kleine russische Dampfer „Dagmar", der unter Land in Sicht kam, wurde samt einem Prahm, den er in Schlepp hatte, von „V 29", Kapitänleutnant Erich Steinbrinck, versenkt bzw. verbrannt, nachdem die Wehrpflichtigen gefangengenommen und einige Frauen mit einem in der Nähe befindlichen Schlepper entlassen waren. „V 100", Kapitänleutnant Lindau, wurde bis auf 1 sm an die Molen von Pernau herangeschickt und stellte fest, daß nur zwei Segelschiffe im Hafen lagen. Fregattenkapitän Mommsen mit „Pillau" suchte die Buchten von Ösel ab, wobei er von Kapitänleutnant Ehrhardt, dem Chef der 17. Halbflottille auf „V 27", unterstützt wurde, ließ durch „S 36" einige Segler untersuchen und stieß um 4 Uhr nachmittags in Höhe von Kap Ninna Otz wieder zum Gros.

Dieses war bis dahin ohne Störungen vorwärtsgekommen. Eben jetzt war es genötigt, eine Zeitlang Gegenkurs zu steuern, weil vorn das Gerät ausgeschlippt war. Die I. Minensuchdivision, Korvettenkapitän Bobsien, umging die verdächtige Stelle, wahrscheinlich eine Untiefe. Als 5,30 Uhr die Larina-Bank erreicht war, schickte der Geschwaderchef „Deutschland" und drei Boote der VIII. Flottille, die je 12 Minen an Bord hatten, unter dem Schutze von „Pillau" und der Suchdivision zum Legen des Minenfeldes voraus. Nach dem von Kontreadmiral Hebbinghaus aufgestellten Plan sollte ein Boot den Moonsund bei Kuiwast sperren, eine Rotte den Kleinen Sund, das Minenschiff selbst das Fahrwasser südlich Paternoster—Werder verseuchen, wozu im ganzen 300 Minen zur Verfügung standen. Auf einen ursprünglich beabsichtigten Vorstoß in den Moonsund hinein wurde des trüben Wetters wegen verzichtet. Zur selben Zeit bekam die Spitze eine Anzahl Zerstörer in Sicht. „Pillau", Fregattenkapitän Mommsen, stieß bis zu den Minensuchern vor und deckte die feindliche Flottille gleich mit den ersten Salven so gut ein, daß sie sich sofort außer Sichtweite zurückzog. Als dann um 6 Uhr, eine halbe Stunde vor Sonnenuntergang, die Minensuchdivision wieder einmal „Gerät ausgeschlippt, anscheinend Grundberührung" meldete, gab Vizeadmiral Schmidt das Minenlegen für diesen Tag auf und nahm Kurs auf die Insel Kynö, um dort an abgelegener Stelle die Nacht zu verbringen. Die bis dahin am Schluß

marschierende II. Minensuchdivision übernahm mit ausgebrachtem Gerät die Führung, die I. Division sammelte bei dem Flaggschiff, „Pillau" bildete Rückendeckung. In Höhe von Kap Semeri wurde Korvettenkapitän Wieting mit der X. Flottille zur Absperrung des Moonsundes zurückgelassen. Das Flottillenboot, „V 153", versenkte kurz vor Dunkelwerden einen Küstensegler; die Besatzung sagte glaubwürdig aus, daß mindestens 20 Schiffe und Fahrzeuge, darunter „Slawa", bei Kuiwast lägen. Daraufhin wurde die Vorpostenlinie noch durch „Pillau" verstärkt. Jenes Ausschlippen des Minensuchgeräts, welches den Anstoß zum Rückmarsch gab, ist wahrscheinlich durch eine Mine verursacht worden; denn wenige Stunden vorher hatte „Amur" in der Gegend der Larina-Bank quer zum Fahrwasser ein Minenfeld gelegt.

S. M. S. „Augsburg", Fregattenkapitän Horn, war auf dem Rückmarsch aus der Pernauer Bucht wieder südlich Kynö angekommen, als um 7,30 Uhr im Westen zwei Fahrzeuge, durch Luftspiegelung verzerrt, in Sicht kamen. Das Erkennungssignal wurde nicht beantwortet, zwei auf den Feind gefeuerte Salven waren in der Dämmerung nicht zu beobachten. Fregattenkapitän Horn, der die beiden U-Bootssicherung fahrenden Boote ins Kielwasser genommen hatte, ging auf Höchstfahrt, verlegte den Fahrzeugen, die er für Zerstörer ansah, den Weg nach Süden und Westen und hielt dann auf sie zu. Diese hatten sich nach dem Moonsund gewandt, nicht ahnend, daß von dorther das deutsche Gros herannahte, liefen aber trotz starker Rauchentwicklung nur wenig Fahrt. „Augsburg" holte sie bald ein, erkannte in ihnen zwei Kanonenboote und eröffnete 7,58 Uhr auf das Führerschiff, welches man für „Chrabry" (2—20,3 cm) hielt, bei Scheinwerferbeleuchtung das Feuer; „V 29", Kapitänleutnant Steinbrinck, beschoß ebenfalls das linke, „V 100", Kapitänleutnant Lindau, das rechte Fahrzeug. Der Feind erwiderte lebhaft, ohne selbst zu leuchten. Das auf Entfernungen zwischen 40 und 30 hm geführte Gefecht brachte keine rasche Entscheidung, nur bei der ersten Salve hatte „Augsburg" Treffer erzielt. Deshalb beschloß Fregattenkapitän Horn um 8,05 Uhr, den Feind durch einen Torpedoangriff zu vernichten, erteilte den Torpedobooten Angriffsbefehl und vergrößerte den Abstand vom Feinde, um die Boote ungesehen nach vorn zu ziehen. Aber er wurde mißverstanden, da seine vorhergehende FT-Meldung, daß es sich um Kanonenboote handelte, von ihnen nicht abgenommen war. Statt in Feuerlee des Kreuzers aufzudampfen, drehten beide Boote an die vermeintlichen Zerstörer heran und führten, jedes für sich, das Artilleriegefecht weiter. Sie erzielten mehrere Treffer und drängten die Gegner dank ihres Geschwindigkeitsüberschusses immer mehr auf Land, obwohl sie artilleristisch unterlegen waren. Ein von

„V 29" gefeuerter Torpedo ging fehl, weil der Feind abdrehte. „Augsburg" hatte beim Passieren der Boote das Feuer einstellen müssen, zufällig in der gleichen Minute, als durch einen Treffer in die Back die vorderen Scheinwerfer außer Gefecht gesetzt, das Ankerspill beschädigt und 7 Mann verwundet wurden. Vergeblich versuchte Fregattenkapitän Horn, die Boote noch vor dem Erscheinen der Linienschiffe wieder in seine Hand zu bekommen, um Verwechslungen und Bekämpfungen eigener Streitkräfte zu verhüten.

Das Flaggschiff stand um 8 Uhr schon so nahe, daß man recht voraus das Mündungsfeuer und Scheinwerferleuchten wahrnahm. Vizeadmiral Schmidt schuf sich zunächst Handlungsfreiheit, indem er unter Verzicht auf Minenschutz die voranfahrende Suchdivision überholte, diese selbst das Gerät aufnehmen und nach Westen abdampfen ließ. Schon schlugen bei den Linienschiffen und Minensuchbooten Granaten ein, „T 63" (II. M. S. D.) wurde durch Splitter geringfügig beschädigt. 8,12 Uhr erwiderte „Posen", stellte aber nach wenigen Salven das Feuer wieder ein, um nicht die eigenen Boote zu gefährden, deren Mündungsfeuer in derselben Richtung wie das des Feindes aufblitzte. Trotz der Signale von „Augsburg", die selbst frühzeitig an Steuerbord ausgemacht wurde, war die Gefechtslage an Backbord nicht zu überblicken. Darum schwenkte der Admiral 8,17 Uhr auf den Kampfplatz los und bekam nun bald im Scheinwerferlicht ein Schiff, allem Anschein nach „Slawa" auf 1000 m vor den Bug. Im Augenblick war der Gegner von hohen Wassersäulen umgeben. Um die Breitseite zum Tragen zu bringen, drehte „Posen" auf ihren alten Kurs, verlor dabei das Ziel, und als das Feuer wieder aufgenommen wurde, war man nicht sicher, ob man jetzt nicht ein zweites Schiff beschoß. Dieses wurde jedenfalls in einigen Minuten vernichtet. Die Aufbauten stürzten zusammen, innere Explosionen folgten, und um 8,30 Uhr kenterte das brennende Schiff, die bis zuletzt tapfer kämpfende Besatzung mit sich reißend. Neben „Posen", Kapitän zur See Lange, hatte auch „Nassau", Kapitän zur See v. Ußlar, auf die vermeintliche „Slawa" gefeuert, „V 29", Kapitänleutnant Steinbrinck, brachte einen Torpedo an, von der VIII. Flottille hatten unter Führung des Flottillenchefs, Korvettenkapitän Hundertmarck, „S 178", „V 185", „S 176" und „S 179" angegriffen und insgesamt 4 Torpedos geschossen[1]). S. M. S. „Augsburg" stieß noch nach Südosten vor, um das andere Kanonenboot zu suchen, fand es aber nicht. Alle Torpedoboote eilten zur Untergangsstelle, setzten Boote aus und retteten 2 Offiziere und 48 Mann, von denen allerdings einige trotz sofortiger ärztlicher Behandlung ihren schweren Verletzungen erlagen. Die Gefangenen

[1]) Drei Boote trugen Minen und waren daher nicht voll gefechtsklar, die vier übrigen waren zu „Graudenz" und „Bremen" geschickt worden.

sagten übereinstimmend aus, daß das zum Sinken gebrachte Schiff „Sſiwutſch", Korvettenkapitän P. N. Tſcherkaſſoff, das andere ſein Schweſterſchiff „Korejetz" geweſen ſei. Auf dem letzteren habe gegen Ende des Gefechts eine ſchwere Exploſion ſtattgefunden, in deren Verfolg es auf der Stelle geſunken ſei. Ähnliche, wenn auch nicht ganz eindeutige Beobachtungen wurden von verſchiedenen deutſchen Schiffen gemeldet. In Wirklichkeit entkam „Korejetz" über die Riffe hinweg nach der Feſtlandküſte, wurde aber am anderen Tage von der eigenen Beſatzung geſprengt und verbrannt, als verlautete, daß Pernau in der Hand der Deutſchen ſei. Beide Kanonenboote kamen von Dünamünde, nachdem ſie am 18. Auguſt zum Schutze des Heeres bei Ragotſem eine Minenſperre geworfen hatten, und befanden ſich auf dem Marſche nach dem Moonſund.

Ruſſiſches Kanonenboot „Sſiwutſch" (1906/07).

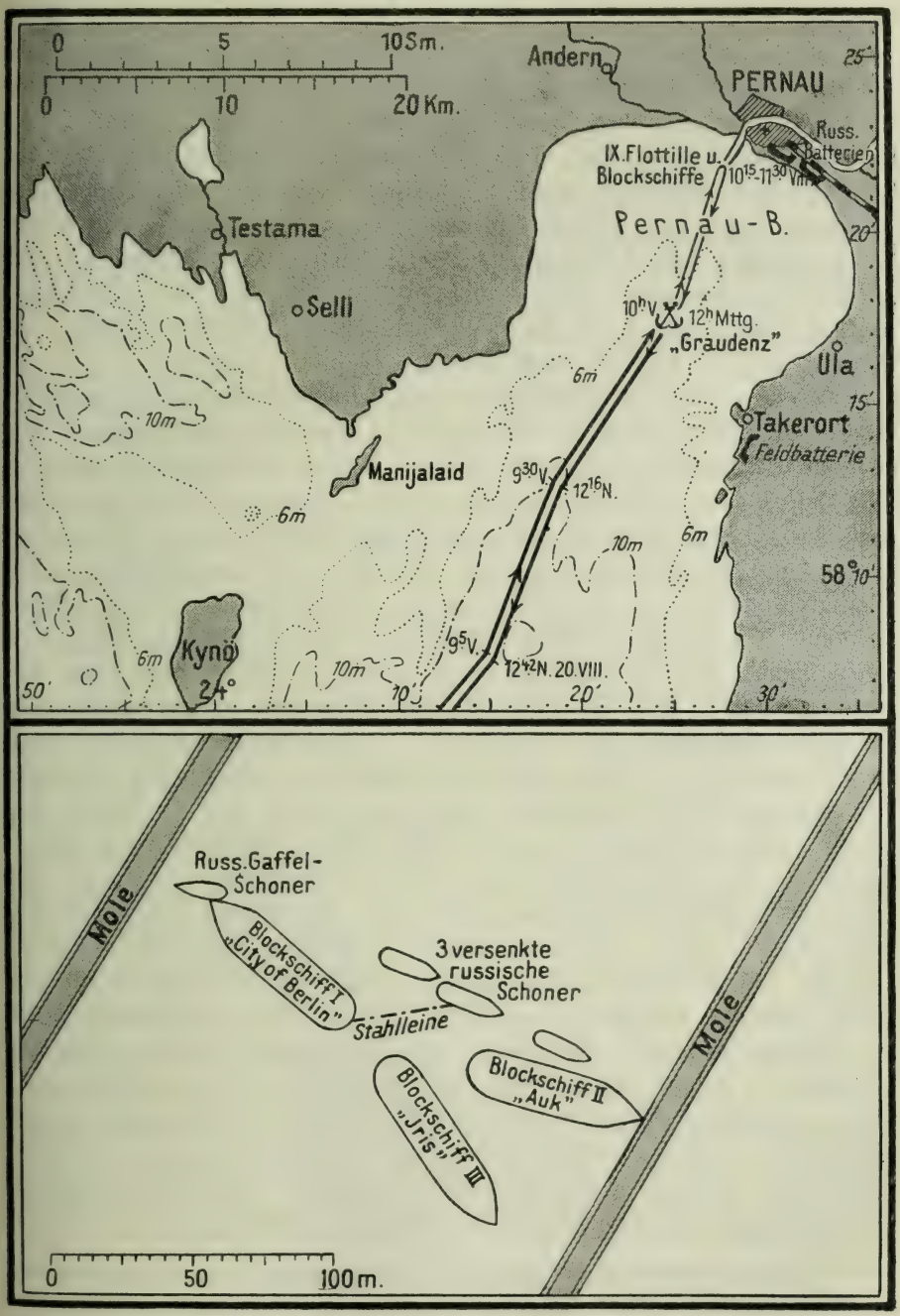
Länge	66,3 m
Waſſerverdrängung	890 t
Geſchwindigkeit	12 sm
Bewaffnung	2-12, 4-7,5 cm
Beſatzung	140

Gegen 11 Uhr ankerten 15 sm nördlich Runö: „Poſen", „Naſſau", „Deutſchland" mit den Minen tragenden Booten, „Augsburg" mit „V 29" und „V 100" und die I. Minenſuchdiviſion; die Linienſchiffe brachten die Torpedoſchutznetze aus. Die II. Minenſuchdiviſion hatte die Fühlung verloren, da die ſchon tagsüber mäßige Sichtigkeit noch geringer geworden war, und ging weiter im Norden zu Anker. Der Chef der VIII. Flottille vermied abſichtlich ein nächtliches Zuſammentreffen mit dem Gros und blieb bis zum Morgen öſtlich des Ankerplatzes in Fahrt. Die Nacht verlief ungeſtört, nur beobachtete die X. Flottille von Zeit zu Zeit im Norden Scheinwerferleuchten, Signale der Ruſſen für die erwarteten Kanonenboote. Von der Vorpoſtenlinie Domesnäs—Runö kam gegen 11 Uhr Nachricht von einem Minenunfall: „S 31" war 4 sm weſtlich der Inſel aufgelaufen. Die Detonation erfolgte hinter der Brücke, zwei Heizräume waren ſofort voll Waſſer, brennendes Öl ſetzte vorübergehend die Brücke in Brand, 3 Mann flogen über Bord. Dieſe wurden durch Kutter von „V 184" und „S 35" gerettet, die Boote ſelbſt konnten nicht in die Nähe gehen, weil Oberflächenſtände geſichtet wurden. Auf „S 31", Kommandant Kapitänleutnant Dette, wurden alle Maßnahmen getroffen, um das Boot ſchwimmfähig zu erhalten, aber nach 2½ Stunden brach es mitten durch und verſank. Der ſachgemäßen Arbeit der beiden Rottenboote und dem kameradſchaftlichen Verhalten der Beſatzung iſt es zu danken, daß im Laufe von 4 Stunden alle gerettet wurden, ausgenommen 11 Mann, die bei der Minenexploſion umkamen.

Die verschiedenen Vorpostenlinien gingen bei Hellwerden (20. VIII.) ein, da Kreuzer und Boote für die Operationen gebraucht wurden. Vizeadmiral Schmidt wollte mit dem Gros die Verseuchung des Moonsundes mit Minen ausführen, zu gleicher Zeit sollte der Führer der II. Aufklärungsgruppe, dem außer „Graudenz" noch „Augsburg" zugeteilt wurde, die Einfahrt nach Pernau sperren. Kontreadmiral Hebbinghaus ließ „V 183" noch einige Minen von „Deutschland" holen, zog die 3 Blockschiffe heran, die am Abend unter Führung von „V 108" durch die Irbenstraße eingelaufen waren, und steuerte um 7 Uhr morgens bei ruhigem, aber diesigem Wetter in die Bucht von Pernau hinein. Da sein Flaggschiff nicht bis an die Hafeneinfahrt herangehen konnte, übertrug er die Leitung bei der Sperrung dem Chef der IX. Flottille auf „V 28", Korvettenkapitän Goehle. „Graudenz" folgte so weit wie möglich, „Augsburg" blieb zur Sicherung am Eingang der Bucht zurück. Auf dem Vormarsche, der wegen der geringen Geschwindigkeit der Dampfer nur mit 6 bis 7 sm Fahrt vor sich ging, verbrannten „V 28" und „S 32" 6 kleine Segler, nachdem die Besatzungen sich in Sicherheit gebracht hatten. Bei Takerort eröffnete eine unweit der Kirche aufgefahrene Feldbatterie das Feuer, stellte es jedoch gleich ein, als „V 28" aufdrehte, und „Graudenz", Kommandant Fregattenkapitän Püllen, auf 80 hm mit einigen Salven erwiderte. Der Feind rechnete mit einer Landung, das bewiesen auch die sonstigen Beobachtungen: die Ansteuerungstonne war entfernt, zwischen den Molen waren 3 Segelschiffe versenkt worden, und je näher der deutsche Verband dem Hafen kam, desto größeren Umfang nahmen die Brände an, durch die offenbar Speicher und Fabriken freiwillig zerstört wurden.

Als 10,47 Uhr das erste der Blockschiffe die Molenköpfe einlaufend passierte, sah man südlich der Stadt, 30 hm entfernt, eine Batterie auffahren. Gleichzeitig begannen ein oder zwei weitere Feldbatterien und mehrere Festungsgeschütze größeren Kalibers zu feuern. „V 28", „S 32", „V 183" und „V 108" nahmen den ungleichen Kampf auf und brachten alsbald die alten Kanonen auf der Zitadelle zum Schweigen. Die mit rauchschwachem Pulver schießenden, gut versteckten Feldgeschütze waren schwer zu fassen; es blieb nur übrig, das gebüschreiche Ufer abzustreuen. Das heftige Granat- und Schrapnellfeuer richtete sich ausschließlich gegen die Dampfer, die dessenungeachtet ihre Aufgabe rasch und besonnen lösten. Kapitänleutnant d. Res. Nauer, der Gruppenführer, rammte mit der „City of Berlin" einen Gaffelschoner, der in Höhe der versenkten russischen Fahrzeuge an der Nordmole lag, brachte ihn dadurch zum Sinken und legte sein Schiff dann senkrecht zum Fahrwasser, indem er mit einem Boot eine Trosse zu jenen Wracks ausfahren ließ und sich heranhievte. „Auk", Ober-

Textskizze 23.



Sperrung der Einfahrt nach Pernau am 20. August 1915.

leutnant zur See d. Ref. Elson, sperrte die südliche Hälfte, „Iris", Kapitänleutnant d. Ref. Friedel, die Mitte des Kanals. Alle drei Schiffe liefen rasch voll, nachdem die Sprengpatronen angeschlagen waren. Die von den Schiffen des IV. Geschwaders gestellten Besatzungen ruderten in dem noch immer starken feindlichen Feuer zurück und wurden von „V 108", Oberleutnant zur See d. Ref. Hagendorf, aufgenommen. Schließlich legte „V 183", Kapitänleutnant Zander, unmittelbar vor den Molenköpfen seine 12 Minen, wobei es von einer Granate getroffen wurde, die den Funkraum zerstörte und 2 Mann das Leben kostete. Dies blieben in dem 40 Minuten dauernden Gefecht die einzigen Verluste. Als Korvettenkapitän Goehle gegen 12 Uhr zu „Graudenz" zurückkehrte, konnte er melden, daß die Einfahrt nach Pernau gründlich gesperrt sei.

Das Gros hatte um 5,30 Uhr morgens den Marsch nach dem Moonsund angetreten. Aber es dauerte nicht lange, da wurde die Unternehmung abgebrochen; Vizeadmiral Schmidt verzichtete darauf, das Minenfeld zu legen. Den Anstoß gab ein Funkspruch von „V 182", welches auf dem Anmarschwege der Linienschiffe einwandfrei ein U-Boot gesichtet hatte. Aber schon vorher hatte der Admiral sich wegen des Wetters Sorgen gemacht. „Die Sichtigkeit beträgt 4 sm. Kein Wind. Spiegelglattes Wasser. Alles Momente, die im offenen Wasser zuungunsten der U-Boote sprechen. Im engen Revier, das minenverdächtig ist, haben die Schiffe aber keine Bewegungsfreiheit. Der Südeingang zum Moonsund ist bei unsichtigem Wetter ein sehr unbequemes Fahrwasser. . . . Zum Minenlegen ist ein gutes Besteck notwendig." Als er jetzt die Bestätigung erhielt, daß feindliche U-Boote zur Stelle waren, kam er zu dem Schluß, daß der Einsatz der Schiffe „nicht im Einklang mit dem Allerhöchsten Befehl" stehen würde. Er schätzte, die eigenen Erfahrungen in der Irbenstraße vor Augen, den Wert der Verseuchung nicht mehr hoch ein. Die Russen waren zur Genüge gewarnt und würden es gewiß an Vorsicht nicht fehlen lassen. „Da wir den Meerbusen wieder räumen, bildet die Minensperre für den Feind höchstens ein Hindernis von 3 Tagen." Auch die Demonstration vor Dünamünde wurde aufgegeben; abgesehen davon, daß man nicht gut „Slawa" im Rücken lassen konnte, war das Wetter für eine Fernbeschießung zu unsichtig. Vizeadmiral Schmidt beschloß den Rückmarsch, hauptsächlich weil die Leistungsfähigkeit der Boote, im besonderen der II. Minensuchdivision, erschöpft war[1]), dann auch wegen der Kohlenversorgung der Gruppe Hipper, die nach den letzten Meldungen Schwierigkeiten bereitete.

[1]) Eins der Minensuchboote hatte soeben eine Maschinenhavarie erlitten und war in Schlepp genommen worden; der Schaden konnte in einigen Stunden ausgebessert werden.

Bis zur Beendigung der Pernau-Unternehmung blieben die Linienschiffe mit der X. Flottille in der abgesuchten Fahrstraße. „Pillau" sicherte gegen den Moonsund, wobei sie noch mehrmals auf U-Boote stieß, ohne ihnen jedoch beikommen zu können. Die I. Minensuchdivision wurde nach Pissen vorausgeschickt, um den Weg auf Minen zu kontrollieren. „Bremen" mit 5 Booten geleitete sie zur Netzsperre und bewachte dann die Strecke bis dahin. Die II. Minensuchdivision, und einige Zeit später „Deutschland" und die VIII. Flottille wurden nach Lyserort entlassen. Als 3,30 Uhr nachmittags „Graudenz" und „Augsburg" südöstlich von Arensburg zum Gros stießen, verließ auch dieses samt „Pillau" den Rigaschen Meerbusen. Die bei den Kreuzern stehenden Torpedoboote nahmen die Fahrwasserbojen auf, wurden aber nicht ganz fertig, da der Admiral noch vor Dunkelwerden die Pissensperren hinter sich haben wollte. Die Befürchtung, daß die U-Boote alles daransetzen würden, dem Verband den Rückweg zu verlegen, erwies sich als unbegründet. Gegen 7 Uhr gingen die Schiffe nordwestlich von Pissen zu Anker, am weitesten feindwärts „Nassau" und „Posen". Die Fahrstraße war jetzt überall bequem passierbar. Die Hilfsminensuchdivision Swinemünde hatte, unterstützt von der Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser, in den 2 Tagen fleißig gearbeitet; beispielsweise hatte sie an der Netzsperre nicht weniger als 60 U-Minen und Sprengpatronen gesprengt.

Bevor am anderen Tage (21. VIII.) die Irbenstraße geräumt wurde, machten sich in der Frühe die Bojenboote beider Minensuchdivisionen daran, die Fahrwasserbojen im Gebiet der Sperren zu lichten. Auf Befehl der Oberleitung blieben die an den Wendepunkten ausgelegten Seezeichen liegen, für den Fall, daß das Vorgehen der Armee einen neuen Einbruch in den Meerbusen erforderlich machte. Aus dem gleichen Grunde ging der Admiral auf eine ihm mittags zugehende Anregung des Prinzen, Nord- und Mitteleinfahrt mit Minen zu sperren, nicht ein. Während das Aufnehmen der Bojen in wenigen Stunden getan war, dauerte die Beseitigung aller aus dem Wasser ragenden Teile von „V 99" durch ein aus Libau herbeigeholtes Sprengkommando bis zum Abend. Im Laufe des Vormittags wurden schon Teile des Verbandes entlassen: „Augsburg", „Bremen" und VIII. Flottille gingen zur Kesselreinigung nach Danzig, „Deutschland", II. Minensuchdivision, Hilfsminensuchdivision Swinemünde sowie Sperrbrecher und Kohlenschiffe vorläufig nach Libau. Am Nachmittag wurden auch die Linienschiffe zurückgezogen, damit sie noch vor der Nacht Anschluß an ihr Geschwader gewannen; Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser und Vorpostenhalbflottille Ost, welche unentwegt gegen U-Boote gesichert hatten, durften nach Libau einlaufen. Dorthin begaben sich an Bord „V 100" auch der Geschwaderchef und sein Stab. „Graudenz",

„Pillau" und die bei ihnen stehenden Boote der IX. Flottille blieben bei Lyserort, bis die Sprengungen beendet waren.

Während „Posen" und „Nassau" am 19. August morgens in den Meerbusen einmarschierten, geriet die in Staffel marschierende I. Aufklärungsgruppe südwestlich Saritscheff-Bank in den Schußbereich des englischen U-Bootes „E 1". Ein Ausstoßstrudel 200 m Steuerbord querab vom Flaggschiff, da half kein Abwehrmanöver! Nur einem Zufall war es zu danken, daß der Torpedo vorn vorbeiging. Aber Korvettenkapitän Noel F. Laurence hatte Glück, sein Torpedo fand ein neues Ziel, die Backbord achteraus von „Seydlitz" stehende „Moltke" wurde am Bug getroffen. Das Schiff hatte die Warnsignale zwar erkannt und war im Abdrehen begriffen, aber die Laufbahn wurde auf der kabbeligen See erst bemerkt, als sie dicht beim Schiff war. Da nur der Torpedobugraum und Umgebung voll Wasser lief, wobei 8 Mann fielen, konnte „Moltke", Kapitän zur See v. Levetzow, die Verbandsfahrt (15 sm) leicht halten, aber Vizeadmiral Hipper nahm doch schon jetzt, statt mittags, Kurs auf Danzig, um in der Putziger Wiek Kohlen zu nehmen und das Leck von „Moltke" zu untersuchen.

Für die Dauer der Abwesenheit der Schlachtkreuzer übernahm Konteradmiral Gädeke die Führung der Deckungsstreitkräfte. Die Bekohlung des I. Geschwaders war so eingerichtet, daß in diesen 48 Stunden alle 6 Großkampfschiffe zur Stelle waren. Dem Befehl der Oberleitung entsprechend richtete der Admiral seine besondere Aufmerksamkeit auf die Bewachung der Nordeinfahrt zur Irbenstraße, das Geschwader kreuzte Tag und Nacht westlich von Sworbe, vor der Einfahrt selbst stand ein Kreuzer, vom 20. abends ab eine Torpedobootsrotte. Die übrigen Kreuzer überwachten die Linie Gotska Sandö—Saritscheff; ihre Zahl ging zeitweilig auf 2 Schiffe herunter, da die Kohlenvorräte in Libau vorübergehend ausgingen, so daß einige Schiffe in Neufahrwasser kohlen mußten. Die Torpedoboote deckten aus demselben Grunde ihren Bedarf aus den in Libau liegenden Schiffen des IV. und V. Geschwaders. Nur mit Mühe gelang es dem die Verteilung regelnden Kommodore v. Restorff, jedem Kreuzer dauernd ein Begleitboot zu stellen, dem I. Geschwader standen zuweilen nur 6 Boote zur Verfügung, und das am 19. nach Neufahrwasser marschierende Treffen „Braunschweig"/„Elsaß" mußte auf jede Sicherung verzichten. Dabei häuften sich am 19. und 20. die U-Bootsalarmierungen: „Regensburg" wurde bei Gotska Sandö ohne Erfolg mit 3 Torpedos beschossen, bei Pappensee wurde ein U-Boot gejagt, „Braunschweig" begegnete einem Boot nordwestlich Steinort, östlich Farö wurden zweimal Spuren eines U-Bootes entdeckt und verfolgt, und vom Sund kam Nach-

richt, daß mehrere englische Boote in die Ostsee eingebrochen waren. Vizeadmiral Hipper ließ daher nicht ohne Bedenken seine Schiffe in der Putziger Wiek ankern, wenn auch jetzt die Hilfsminensuchflottille der Nordsee, Kapitänleutnant Walter Krah, einen Sicherungsdienst unterhielt.

Am Abend des 21. wurden die Deckungsstreitkräfte entlassen. Die I. Aufklärungsgruppe, die mit Ausnahme von „Moltke" mittags wieder im Operationsgebiet eingetroffen war, ging ohne Aufenthalt nach Kiel, das I. Geschwader nach Swinemünde, „Braunschweig", „Elsaß", „Roon", „Lübeck" und die II. Aufklärungsgruppe nach Libau. Es hielt schwer, alle Verbände bis zur westlichen Ostsee hin genügend zu sichern, zumal in diesen Tagen außer „Moltke" auch noch „Thetis" und der neue Schlachtkreuzer „Lützow", welcher die Danziger Bauwerft verließ, zu begleiten waren. Die Flottillen mußten fast ausnahmslos für mehrere Tage außer Bereitschaft gesetzt werden, um teils in Kiel oder Danzig, teils in Libau Kesselreinigungen vorzunehmen. Alle Minensuchdivisionen wurden, zum Teil zu längeren Instandsetzungen, auf die Werft geschickt. Entgegen einem Antrage des Prinzen Heinrich, die Hochseestreitkräfte noch einige Zeit in der Ostsee zu belassen, weil er eine russische Gegenoffensive erwartete, verfügte eine Allerhöchste Kabinettsordre die Rückkehr der Verbände nach der Nordsee.

Zur Verschleierung marschierten sie getrennt mit mehreren Tagen Abstand durch den Kanal. Zwei Kreuzer, „Regensburg" und „Pillau", wurden am 25. noch einmal nach Dagerort geschickt. Unter Führung des ältesten Kommandanten, Kapitän zur See Widenmann, beschossen sie kurz vor Dunkelwerden die Küstenwache im Leuchtturm und die Signalstation auf Kap Ristna; die Anlagen wurden mehrfach getroffen. Die 20. Halbflottille, Kapitänleutnant Frhr. Röder v. Diersburg, versah die U-Bootssicherung und wurde, solange sich die Gruppe in Sicht von Dagö befand, zum Minensuchen herangezogen. Die Einrichtungen, die hier zum erstenmal unter schwierigen Verhältnissen erprobt wurden, erwiesen sich als brauchbar. Nur fehlte den Booten die Übung, so daß das Gerät im Seegang und bei Schwenkungen mehrfach ausschlippte.

Das eine der beiden Unterseeboote, die zur Zeit der Riga-Unternehmung im Finnischen Meerbusen operierten, langte am 22. August wieder in Libau an. „U 9", Oberleutnant zur See Spieß, hatte außer Zerstörern und Minensuchfahrzeugen keine Kriegsschiffe gesichtet. Am 17. hatte es am Eingang zum Moonsund zwei Dampfer angetroffen und den einen davon, „Serbino" (2200 t), in unmittelbarer Nähe der Batterien von Worms versenkt. „Serbino" hatte viele Flüchtlinge aus Riga und die letzten „geretteten" Güter an Bord, u. a. das Denkmal Peters des Großen,

Kirchenglocken, Maschinen und viele kleinere Wertsachen. Tags darauf wurde „U 9" vor der Suropstraße von einem U-Boot erfolglos beschossen. Von „U 26" lagen noch keine Nachrichten vor.

Die Tätigkeit in der Luft war wegen der Dieſigkeit gering gewesen. Das Luftschiff stieß zwar am 19. und am 21. bis zum Eingang der Irbenstraße vor, brachte aber keine Beobachtungen mit. Vergebens versuchten die Flugzeuge, von Libau aus aufzuklären. Am 20. wurden sie zur U-Bootssuche nach Pappensee geschickt, konnten aber auch dort nichts ausrichten. Die Putziger Flugzeuge beteiligten sich an der Sicherung der Putziger Wiek.

Großadmiral Prinz Heinrich war überrascht, als er am 21. mittags vom Abbruch der Unternehmung erfuhr. Er hatte mit einer längeren Dauer gerechnet, weil Admiral Schmidt am 11. drahtete, er halte für falsch, den Meerbusen sofort wieder zu räumen (Seite 254); man hatte in Kiel nicht bemerkt, daß der Admiral mit diesem Hinweis auf die ungünstige Wirkung einer Rückwärtsbewegung damals nur zum völligen Verzicht hatte raten wollen. Der Prinz erkannte jedoch den Grund des Abbruchs, die Erschöpfung der II. Minensuchdivision, als triftig an. Auch mit den sonstigen Maßnahmen der Oberleitung erklärte er sich im allgemeinen einverstanden, außer mit dem Vorstoß von „V 99" und „V 100", weil die Aussicht, „Slawa" zu finden, nur gering, die Gefahr, auf Minen oder übermacht zu stoßen, recht groß gewesen sei. Er bedauerte, daß der Moonsund nicht an irgendeiner Stelle verseucht worden war; in der Tat hätte sich das Auslegen auch nur weniger Minen gelohnt, denn am 24. August steuerte „Nowik" ganz allein an den liegengebliebenen deutschen Bojen entlang. „Der Einbruch in den Rigaer Meerbusen wurde zielbewußt und energisch durchgeführt. Die Schwierigkeiten waren sehr erheblich. Die Unterwasserverteidigung (Minen- und Netzsperren) war durch die Russen großzügig vorbereitet, die Beseitigung der Hindernisse sowie die Herstellung sicherer Fahrstraßen nach dem Innern des Meerbusens war zeitraubend und schwierig und stellte große Anforderungen an alle Beteiligten. Besonders anzuerkennen ist das tadellose Arbeiten der Minensuchdivisionen." Prinz Heinrich war sich dessen bewußt, daß die Operationsziele nicht sämtlich erreicht waren. Allein er bewertete den dem Feinde zu Wasser und zu Lande zugefügten Schaden und die moralische Wirkung des Durchbruchs durch das unüberwindlich scheinende Sperrgebiet hoch genug, um das Unternehmen noch als einen Erfolg anzusehen.

Der Admiralstab kam in seinem, nach Bearbeitung der Kriegstagebücher am 20. September erstatteten Bericht zu einem weniger günstigen

Ergebnis. Gerade die Aufgaben, um derentwillen er die Einleitung der Unternehmung und nachher ihre Fortsetzung gebilligt hatte, eine auf längere Zeit wirksame Absperrung des Moonsundes und die Vernichtung von „Slawa", waren nicht gelöst. „Man wird daher das Unternehmen als Ganzes nicht als gelungen ansprechen können. Im einzelnen haben sich die beteiligten Schiffs- und Bootsbesatzungen in Haltung und Leistung vortrefflich bewährt; im besonderen gilt dies von den Minensuchdivisionen. Zu begrüßen bleibt außerdem, daß die Besatzungen unserer Schiffe Gelegenheit gefunden haben, sich am Feinde und in unmittelbarem Kampfe mit den gegnerischen Schiffen zu betätigen. Insofern hat diese Unternehmung auf den Geist der beteiligten Streitkräfte unserer Flotte einen höchst erwünschten günstigen Einfluß ausgeübt." Der Bericht trug die Unterschrift des Admirals v. Holtzendorff, welcher mittlerweile die Leitung des Admiralstabes übernommen hatte. Aus den sonstigen Aufzeichnungen geht jedoch hervor, daß Admiral Bachmann die Unternehmung ebenso beurteilte. S. M. der Kaiser trat der Stellungnahme des Admiralstabes bei.

Das Ziel der Unternehmung war Wandlungen unterworfen gewesen. Der Oberbefehlshaber hatte sie geplant im Hinblick auf den von der Armee in Aussicht genommenen Vormarsch auf Riga. Woche um Woche hatte man gewartet, das Ringen um den Feldzugsplan im Osten, welches sich zwischen dem Hauptquartier Ost und dem Großen Hauptquartier abspielte, warf seine Schatten herüber. Als dann offenbar wurde, daß der Angriff auf unbestimmte Zeit vertagt war, beschloß der Prinz den mittlerweile vorbereiteten Kreuzervorstoß selbständig durchzuführen, in der Flanke der russischen Landfront zu demonstrieren, was General v. Falkenhayn als sehr willkommen bezeichnet hatte, und den Moonsund mit Minen zu sperren. Das Erscheinen von „Slawa" stellte dann die Aufgabe, dieses von der Heimat abgeschnittene Linienschiff zu vernichten, ließ aber zugleich den Vorstoß zu einem Unternehmen anwachsen, an dem die halbe deutsche Flotte beteiligt war. Die Teilnahme so starker Kräfte brachte wiederum mit sich, daß die Hoffnung auf einen Waffengang mit der feindlichen Hauptflotte in den Vordergrund rückte. Die Ziele hatten die Überwindung der feindlichen Minenzone in der Irbenstraße zur Voraussetzung.

Kapitän zur See Heinrich, der als Chef des Stabes des Oberbefehlshabers maßgebend an der Aufstellung des Operationsplanes beteiligt war, dann auch dem Admiral Schmidt bei der Ausführung zur Seite stand, war infolge der an der Front gewonnenen Eindrücke mehr und mehr zu der Überzeugung gelangt, daß die feindliche Verteidigung, vor allem die Unterseeboote sehr ernst zu nehmen seien. Die Unternehmung wurde daher ganz auf Überraschung des Gegners aufgebaut, die Minenzone mußte in einem

halben Tage durchquert werden, während ursprünglich zwei oder wenigstens ein Tag vorgesehen war. Obwohl die Russen zur Abwehr bereitlagen, wäre der Durchbruch am 8. August wahrscheinlich in der veranschlagten Zeit geglückt, wenn die Bedingungen des Minenkrieges den deutschen Seestreitkräften allgemein so vertraut gewesen wären wie den Minensuchdivisionen und dem in dieser Waffe wohlgeschulten Gegner. So aber mißlang der Versuch, und Vizeadmiral Schmidt brach auf Vorschlag des Chefs des Stabes die Unternehmung ab, weil nach ihrer Meinung der Einsatz für die Ziele zu hoch war. Großadmiral Prinz Heinrich dagegen bestand darauf, sie fortzusetzen; er fand den Entschluß in den verhältnismäßig geringen Verlusten nicht begründet, las aus den Telegrammen der Oberleitung nicht heraus, daß in den Augen der Front der Wert der Ziele gesunken war, und wehrte sich dagegen, dem Feinde einen billigen Triumph zu lassen.

Der zweite, auf verbesserter Grundlage aufgebaute Anlauf führte mancherlei Bemühungen des Feindes zum Trotz zu einem Erfolg; in dreitägiger, vom Wetter begünstigter Arbeit wurden eine eigene und sechs russische Minen- und Netzsperren durchbrochen. Die Hauptaufgaben wurden allerdings nicht gelöst. „Slawa", gegen die Vizeadmiral Schmidt seine besten Torpedoboote vergebens einsetzte, wurde zwar im Artilleriekampf beschädigt, konnte sich aber nach dem Moonsund zurückziehen, wo eine zweite Minen- und U-Bootsstellung errichtet war. Diese Tatsache im Verein mit der Kaiserlichen Mahnung zur Vorsicht und der Erkenntnis, daß eine deutsche unverteidigte Sperre die Bewegungsfreiheit des Feindes nicht auf längere Zeit beschränken würde, veranlaßte den Admiral, von der Moonsundverseuchung Abstand zu nehmen. Er verzichtete darauf, die Minen anderwärts zu legen, um nicht die zu erwartende gemeinsame Unternehmung mit der Armee zu erschweren. Die Hoffnung der Deckungsstreitkräfte auf einen Waffenerfolg gegen die russische Hauptflotte hatte zu keiner Zeit Aussicht auf Verwirklichung, da die Russen sich völlig passiv verhielten. Die Nebenaufgaben wurden dagegen, abgesehen von der Beschießung Dünamündes, erfolgreich durchgeführt.

Die Räumung des Meerbusens war von vornherein beabsichtigt, weil die Marine sich dort ohne Hafen und ohne den Rückhalt des Heeres keinesfalls auf die Dauer halten konnte, sie zeitigte, wie befürchtet, in St. Petersburg und bei der ganzen Entente lauten Siegesjubel, wobei die deutschen Verluste weit übertrieben, die eigenen daneben als belanglos hingestellt wurden. Auf deutscher Seite waren im Verlauf der Gesamtunternehmung 2 Torpedoboote, „V 99", „S 31", und 3 Minensuchboote, „T 46", „T 52", „T 58", infolge Minentreffers gesunken. S. M. S. „Thetis", „S 144"

und „T 77" liefen auf Mine, konnten aber in den Hafen gebracht und wiederhergestellt werden. S. M. S. „Moltke" war durch ein feindliches U-Boot beschädigt worden. In den Gefechten mit den Küstenbatterien und „Sfiwutsch" hatten „von der Tann", „Augsburg" und „V 183" je einen Treffer erhalten. Die Zahl der Gefallenen und Vermißten betrug 65. Die Russen verloren „Sfiwutsch" samt der ganzen Besatzung und „Korejetz". „Slawa", das Kanonenboot „Grosjaschtschij", „Nowik", „Sibirski Strjelok" und „Woiskowoi" wurden im Gefecht mehr oder weniger beschädigt. Der Zerstörer „Amuretz" geriet auf die russische Netzsperre bei Pissen, zog sich ein großes Leck zu, da eine Mine explodierte, wurde aber eingeschleppt. Ein Flugzeug fiel in deutsche Hand. Dazu kamen einige Verluste an Handelsschiffen (2 Dampfer, 9 Segler) und recht bedeutende Schäden als Ergebnis der deutschen Küstenbeschießungen, in Pernau auch durch die von eigener Hand vorgenommenen Zerstörungen.

Nur der geringste Teil der deutschen Verluste entsprang unmittelbarer feindlicher Einwirkung. Wohl verteidigten die russischen Seestreitkräfte im Rigabusen die Irbenstellung nach Kräften, aber die Baltische Flotte beteiligte sich nicht, selbst Torpedobootsangriffe unterblieben, obwohl der russische Flottenchef durch die FT-Beobachtungen mindestens teilweise über die Aufstellung der deutschen Verbände unterrichtet war. Er hatte sich darauf beschränkt, Unterseeboote vorzuschicken, nach dem Rigaschen Meerbusen „Okun", „Makrel" und „Minoga", in die freie See „Bars" und „Gepard" sowie die Engländer „E 1" und „E 9". Außerdem hatte man in London angefragt, »ob England nicht seine Unterseebootsstreitkräfte in der Ostsee verstärken, oder was es sonst tun könnte, um den deutschen Druck auf Riga zu mildern«.[1]) Noch rechtzeitig am 19. war „E 8" in der Ostsee angelangt; ein zweites U-Boot, „E 13", lief unweit Kopenhagen auf Grund und wurde von einem deutschen Torpedoboot außer Gefecht gesetzt. (Vgl. Seite 311.) Von allen Unterseebooten erzielte nur eines einen Treffer. Die englische Flotte versagte dem schwer ringenden Verbündeten jede großzügige Unterstützung und nutzte die Gelegenheit, da nur ein Teil der deutschen sich in der Nordsee befand, nicht aus.

Trotz der hohen Anforderungen, welche die an Dauer und Umfang einzigartige Unternehmung stellte, hatte Vizeadmiral Schmidt mit seinem Stabe im Zusammenwirken mit den Unterführern die zahlreichen Streitkräfte stets in der Hand behalten und gut zur Geltung gebracht. Kom-

[1]) Corbett, Naval Operations, Band III, Seite 135. Nach Corbett sind zwei Unterseeboote am 14. August nach der Ostsee in Marsch gesetzt worden, jedoch nicht auf Grund des russischen Hilferufs, der erst am 15. eingegangen sein soll (vgl. Seite 311), sondern anscheinend auf Anregung der in Rußland befindlichen englischen Offiziere.

mandanten und Besatzungen hatten sich den Aufgaben voll gewachsen gezeigt, obwohl die Schiffe und Boote während des zweiten Teils der Unternehmung fast ohne Unterbrechung 7 Tage lang in Fahrt waren. Das Unterdampfhalten der Maschinen, der Kriegswachdienst, die ständige Bereitschaft zur Abwehr von U-Booten, das starke Anwachsen des FT-Verkehrs, auf den Linienschiffen das Netzesetzen und -bergen, das tagelange Auf- und Abstehen in der engen minenfreien Straße, schließlich das Kohlen und Kohlentrimmen hatte Offiziere und Mannschaften in ungewöhnlichem Maße in Anspruch genommen. Die U-Bootssicherung und das Zickzackfahren hatte sich bewährt. »Die Schiffe wurden so gut gefahren und so stark von Zerstörern umschirmt, daß alle Anstrengungen (von „E 1" und „E 9"), in eine Angriffsstellung zu kommen, durch die verwirrende Taktik der Deutschen vereitelt wurden.« (Corbett.) Bei den nicht seltenen Unterwasserbeschädigungen war sachgemäß gearbeitet worden, das Schiffsmaterial hatte sich als vorzüglich erwiesen. Besonders für die beteiligten Verbände der Hochseeflotte, die sich in der Nordsee in Wachen und Warten verzehrte, war die Unternehmung eine freudig begrüßte Quelle der Erfrischung, zum ersten Male waren Linienschiffe ins Gefecht gekommen, und wenigstens einige Schiffe und Boote hatten Gelegenheit gehabt, zu beweisen, daß in der Marine der rechte Angriffsgeist lebendig war. Das Vordringen eines starken Verbandes durch ein ausgedehntes Minengebiet angesichts des Feindes stellte Schiffe, Torpedoboote und Minensuchverbände vor eine völlig neue Aufgabe. Unbekümmert um die einschlagenden Granaten und die jeden Augenblick von flachstehenden Minen drohende Gefahr hatten die Minensucher ihren verantwortungsvollen Dienst getan, es war fast als ein Wunder anzusehen, daß keines der besonders tiefgehenden Führerboote, die dauernd über die Sperren hin und her manövrierten, getroffen wurde.

Keinem der Teilnehmer war bewußt, daß das erste Ziel der Unternehmung erreicht wurde. Der Aufmarsch der Seestreitkräfte, ihr Angriff auf die Irbenstellung und die Truppentransporte nach Libau, von denen die Russen erfahren hatten, verursachten Unruhe im feindlichen Hauptquartier. „Die Meldungen von einer Landung der Deutschen in Pernau, im Rücken unserer Truppen und an der kürzesten Straße nach Reval, für dessen Verteidigung von der Landseite her nicht genügend gesorgt war, und das die Operationsbasis unserer Flotte bildete, veranlaßten den Höchstkommandierenden, die Überführung des Gardekorps nach Walk anzuordnen[1]). Diese am 18. August befohlene Maßnahme kam zwar nicht zur

[1]) General Daniloff, „Rußland im Weltkrieg 1914/15", Jena 1925, Seite 539.

Ausführung, aber es wurde Artillerie nach Pernau geschickt, die Zahl der Geschütze in Dünamünde auf 100 erhöht und längs der ganzen livländischen Küste eine Verteidigungslinie mit Schützengräben, Drahthindernissen und eingebauten Festungsgeschützen geschaffen. Dadurch, daß der deutsche Flottenvorstoß mit einer glänzenden Offensive der Armee zusammenfiel, die im Laufe des August Warschau, Lomza, Kowno, Nowo-Georgiewsk und Brest-Litowsk eroberte, trug er zu dem großen Wechsel in der russischen Kriegsleitung bei, der Anfang September vollzogen wurde: Die Heeresgruppen der Westfront wurden umgebildet und mit neuen Männern besetzt, an Stelle des Großfürsten Nikolai Nikolajewitsch übernahm der Zar selbst den Oberbefehl.

Vielleicht noch einschneidender wirkte der Einbruch in den Rigaschen Meerbusen auf die russische Seekriegführung zurück. Man war erschrocken, daß die deutschen Minensucher die Irbenstellung hatten durchbrechen können, und daß die Verteidigung einschließlich der U-Boote sich als nahezu machtlos erwiesen hatte. Deutschland hatte es gewagt, starke Teile seiner Hochseeflotte wochenlang aus der Nordsee fortzuziehen, und die englische Flotte hatte es geduldet. Die Erfüllung der Hauptaufgabe der russischen Marine, der Schutz der Hauptstadt, schien in Frage gestellt. Man beschloß, die Irbenstellung zu erneuern und auszubauen, zu ihrem Schutze und als Verstärkung für die Hauptverteidigungslinie eine „Vordere Position" zwischen Dagö und Russarö zu schaffen, hier wie dort Geschütze schwersten Kalibers aufzustellen und die bestehenden Minensperren und Batterien zu vervollkommnen. Diese Pläne, mit deren Durchführung sofort begonnen wurde, nahmen viel Arbeitskräfte und Kriegsmaterial in Anspruch. Der unvorhergesehene starke Minenverbrauch führte dazu, daß im Herbst die offensiven Minenunternehmungen nicht in dem Maße wiederaufgenommen wurden wie im Vorjahre. Die Hauptsache war, daß die russische Flotte sich neuerdings in die Verteidigung zurückgedrängt fühlte. Großadmiral Prinz Heinrich hatte den Zweck erreicht, um dessentwillen er wohl hauptsächlich so zäh an der Ausnutzung der ihm vorübergehend zur Verfügung gestellten Großkampfschiffe festgehalten hatte.

Kapitel 11.

Kleinkrieg im Rigabusen. Die feindliche Flotte erhält bedeutenden Zuwachs. Deutsche Gegenmaßnahmen.

Ende August traten große Veränderungen in der Besetzung der Führerstellen ein, welche bereits im Juli beabsichtigt gewesen, mit Rücksicht auf die Riga-Unternehmung aber hinausgeschoben waren. Vizeadmiral Schmidt kehrte nach der Nordsee zurück, um das Kommando des I. Geschwaders zu übernehmen. An seine Stelle trat Vizeadmiral Schultz[1]). Zu gleicher Zeit ging der 2. Admiral des IV. Geschwaders, Kontreadmiral Alberts, als Chef des Stabes beim Stationskommando nach Kiel und wurde durch Kapitän zur See Engelhardt ersetzt. Großadmiral Prinz Heinrich trennte sich infolge einer Entfremdung, welche sich in den vergangenen Wochen herausgebildet hatte, von seinem Chef des Stabes, dessen Fähigkeiten und Leistungen er im übrigen rückhaltlos anerkannte. Kapitän zur See Heinrich wurde Kommandant S. M. S. „Derfflinger", seine Stelle nahm Kapitän zur See v. Ußlar ein. Die ursprünglich für begrenzte Zeit geschaffene Stellung eines Stabschefs bei der Oberleitung blieb bestehen und wurde Kapitän zur See Michelsen übertragen, der das Kommando S. M. S. „Prinz Adalbert" an Fregattenkapitän Bunnemann abgab. Fast gleichzeitig, in den ersten Septembertagen, wechselten aus Anlaß der Kämpfe um den uneingeschränkten U-Bootskrieg der Chef und der Stellvertretende Chef des Admiralstabes[2]), Admiral Bachmann wurde von Admiral v. Holtzendorff, Kontreadmiral Behncke von Vizeadmiral Reinhard Koch abgelöst. Admiral Bachmann wurde Chef der Marinestation der Ostsee.

Die Mittel, über die Vizeadmiral Schultz verfügen konnte, waren im Vergleich zu der Machtfülle der letzten Wochen bescheiden. Zwar wurden

[1]) Vizeadmiral Friedrich Schultz, Diensteintritt 1881, aus der Torpedowaffe hervorgegangen, leitete als Kommandant von Kreuzern und Linienschiffen viele Jahre das Torpedoversuchskommando, war vor dem Kriege Festungskommandant von Wilhelmshaven und befehligte seit dem Herbst 1914 die II. Marinedivision in Flandern.

[2]) Vgl. „Der Krieg zur See", Nordsee Band IV, Seite 280.

IV. Geschwader und VIII. Flottille in der Ostsee belassen, und die Aufklärungsstreitkräfte wurden verhältnismäßig wenig von einer Außerdienststellung älterer Schiffe betroffen, welche soeben zugunsten der Bereitstellung von Personal für U-Boote, Flugzeuge und kleine Fahrzeuge verfügt worden war. „Beowulf" mußte an die Nordsee zurückgegeben werden, und „Thetis", ohnehin wegen des Minentreffers längere Zeit nicht verwendungsbereit, wurde außer Dienst gestellt. Dafür versprach der Admiralstab Ersatz in Gestalt des Mitte November fertigwerdenden neuen Kreuzers „Elbing", und es schwebten sogar Verhandlungen wegen einer weiteren Verstärkung. Vizeadmiral Schmidt hatte in seinem Schlußbericht einen zweiten Kreuzer mit 24 sm-Geschwindigkeit als dringend notwendig bezeichnet, und der Admiralstab war nicht abgeneigt, „Kolberg" zur Verfügung zu stellen. Die Forderung des Prinzen auf Ersatzgestellung für „V 99" ging nicht durch. Doch wurde ihm „V 100" belassen, obgleich der Flottenchef dieses Boot für sich beanspruchte. Der Wert der Schiffe war durch die U-Bootsgefahr nicht unerheblich herabgemindert, da es an Sicherungsfahrzeugen mangelte. In den nächsten Wochen waren nicht mehr als zwei Halbflottillen verfügbar, außer durch Kesselreinigung und Instandsetzung wurden durch Umarmierungen Boote ferngehalten: die VIII. Flottille bekam bessere Torpedos und mußte zum Einschießen nach Kiel gehen, die X. Flottille erhielt zum größeren Teil, einem dringenden Bedürfnis entsprechend, ein 8,8 cm-Geschütz auf der Back an Stelle der 5,2 cm-Brückengeschütze. Die Minensuchdivisionen fehlten bis Mitte September gänzlich; erst von da an war die eine Hälfte der II. Minensuchdivision wieder klar. Unter diesen Umständen waren die U-Boote von besonderem Wert. Sie sollten eigentlich an die Nordsee zurückgegeben werden, aber der Admiralstab hatte auf Wunsch die Frist hinausgeschoben. Von Bedeutung war auch, daß die Flugzeugmutterschiffe jetzt verwendungsbereit waren.

Befehlsgemäß strebte die Oberleitung danach, die Gewässer um Gotland und vor dem Finnischen Meerbusen nicht ohne Aufsicht zu lassen. »Natürlich handelt es sich nicht um eine dauernde Beobachtung, sondern nur um kurze Vorstöße, die auch nur bei sichtigem Wetter ausgeführt werden sollen.« Am 29. August abends ging Kontreadmiral Hopman mit der Panzerkreuzerdivision („Roon", „Elsaß", „Braunschweig"), „Lübeck" und acht Booten der X. Flottille zu einer Streife in See, die ihn zwischen Farö und Gotska-Sandö hindurch nach Hufvudskär und bis südlich Bogskär führte. Ohne das geringste vom Feinde gesehen zu haben, kehrte der Verband westlich Gotland nach Libau zurück, wo er am 31. morgens einlief. Zur Täuschung des Gegners richtete Admiral Hopman am 30. mittags einige fingierte Funksprüche an Schiffe und Verbände der

Hochseeflotte. Der Erfolg war damals nicht nachzuprüfen; heute scheint es, so, als ob sich der Feind wirklich hat irreführen lassen[1]).

Täglich meldeten Lyserort und Pissen Bewegungen russischer Zerstörer und Minenschiffe, und man schloß daraus, daß der Feind planmäßig und sorgfältig die Irbenstellung wiederherstellte. (Skizze 22 auf Seite 263.) In der Tat ließ die russische Flottenleitung im Laufe von zwei Wochen eine ganze Reihe neuer Sperren legen, sowohl innerhalb der alten Stellung als auch auf ihrer Außenseite. Als die Spezialhalbflottille am 27. August zum Minenlegen bis Lyserort-Riff vorstieß, wurde sie sogar von zwei Großkampfschiffen und der I. Kreuzer-Brigade gedeckt, die aus dem Finnischen Meerbusen ausgelaufen waren[2]). Bei der Rückkehr von der Unternehmung lief der Zerstörer „Ochotnik" auf eine Mine, vermutlich in dem deutschen U-Minenfeld nordwestlich Pissen, wurde schwer beschädigt, erreichte aber den Hafen. Außer Minensperren wurde am 30. August östlich der Irbemündung eine Schiffssperre ausgelegt. Senkrecht zur Küste wurden in einer 2 sm langen Reihe zwölf Segler und zwei Dampfer versenkt, die Zwischenräume mit Balken und Netzen geschlossen und die Umgebung mit Minen verseucht, so daß nunmehr auch ein Durchbruch flachgehender Fahrzeuge dicht unter Land ausgeschlossen schien.

Als Vizeadmiral Schultz von dieser Sperrlegung erfuhr, entsandte er von Libau aus drei Flugzeuge zur genauen Feststellung und zum Angriff auf die Minenschiffe und Zerstörer. Die Aufklärung war bald erfolgreich erledigt. Das Bombenwerfen wurde ihnen schwer gemacht, der Feind wehrte sich mit Artillerie und Maschinengewehren und nutzte vor allem seine Beweglichkeit aus. Dennoch erzielte Oberleutnant zur See Lorenz auf „234", Flieger Hilfsbootsmann Bachmann, beim zweiten Anlauf einen Einschlag am Heck von „Nowik". »Die Bomben waren von dem Augenblick an, wo sie im Flugzeug losgemacht wurden, gut zu beobachten, und es war leicht, ihren Weg zu berechnen. Der Angriff dauerte 20 Minuten;

[1]) „Bei unserer Rückkehr nach Kap Kawi (am 30. abends) erfuhren wir („Nowik"), daß man mit der Wiederaufnahme der feindlichen Versuche, in den Rigabusen einzudringen, rechnete, und daß der Feind gleichzeitig zu Lande gegen Riga vorgehen wolle." (H. Graf.) Die letztere Nachricht scheint auf einen chiffrierten deutschen Funkspruch vom 26. zurückzugehen, in welchem eine deutsche Offensive längs der Küste für die nächsten Tage angekündigt wurde. Der Angriff wurde dann aber hinausgeschoben.

[2]) Die schweren Streitkräfte sind wohl nicht um der Torpedoboote willen in See gegangen, sondern diese haben die sich bietende Sicherung ausgenutzt. Nach D. Malinin (Das Linienschiff „Slawa", Morskoi Sbornik 1923) »legten die Kreuzer „Oleg" und „Bogatyr" unter dem Schutze zweier Dreadnoughts eine Reihe von Minensperren auf den Wegen, die die deutsche Flotte mutmaßlich benutzen würde«. Wenn es sich hierbei, wie anzunehmen ist, um den Ausbau der „Vorderen Position" gehandelt hat, so hat das Geschwader schwerlich die Breite von Dagerort nach Süden überschritten.

das Seeflugzeug warf 10 Bomben, aber glücklicherweise traf nicht eine einzige. Einige Detonationen lagen so dicht beim Schiff, daß die Spritzer und Splitter wie Regen auf das Deck fielen. Unter gewöhnlichen Umständen wäre das nicht so bedenklich gewesen; aber wir hatten ungefähr 50 Minen klar zum Werfen an Deck, und wenn eine Bombe eine von ihnen getroffen hätte, wäre eine schreckliche Explosion die Folge gewesen, und von uns wäre nichts übriggeblieben. Deshalb waren wir genötigt, alle Minen während des Angriffs über Bord zu werfen.« (H. Graf) Der Luftangriff hatte also immerhin den Erfolg, daß der Feind seine Minen in den von ihm selbst befahrenen Gewässern legte.

Allein mit Flugzeugen war den Seestreitkräften im Rigabusen beizukommen, und ihnen fiel auch die Aufgabe zu, aufzuklären, wo „Slawa" sich aufhielt; noch immer hegte man die Hoffnung, daß sie im Gefecht bei Kynö oder sonstwie vernichtet wurde. Die Oberleitung hatte deshalb schon am 29. Befehl gegeben, daß eins der Flugzeugmutterschiffe vorübergehend in Windau stationiert werden sollte. Stürmisches Wetter verzögerte die Überführung, bis dann am 4. September unter Leitung von „V 100" und gesichert durch zwei Vorpostenboote „Answald" dorthin marschierte und im Außenhafen ankerte. Noch am selben Tage gelangte Oberleutnant zur See v. Roques auf „270" mit Obermaschinistenmaat Stöckler als Beobachter bis zur Insel Schildau, entdeckte Befestigungen auf Moon, ermittelte Kuiwast, Fettelbucht und Arensburg als die Stützpunkte der feindlichen Seestreitkräfte und stellte deren genaue Stärke fest. Wiederholt geriet er in lebhaftes Abwehrfeuer, sein Flugzeug trug nicht weniger als elf Schrapnell- und Gewehrtreffer davon, was ihn jedoch nicht an der Heimkehr nach Windau hinderte. „Slawa" lag in der Arensburger Bucht. Das Linienschiff hatte mittlerweile schon bewiesen, daß es noch fahren und schießen konnte, es hatte am Tage vorher Pissen unter Feuer genommen, allerdings nur einen Streifschuß am Leuchtturm erzielt. Ein gerade des Weges kommendes Libauer Flugzeug hatte das Schiff trotz heftiger Gegenwehr mit 5 Bomben angegriffen, jedoch ohne Erfolg.

An den Eingängen zum Meerbusen halfen die U-Boote mit. „UA" wurde in den Raum westlich Zerel—Saritscheff-Bank entsandt mit dem Auftrage, aus der Irbenstraße auslaufende Streitkräfte, insbesondere U-Boote, anzugreifen und überhaupt festzustellen, ob sich dort Verkehr abspielte. Gleichzeitig wurde „UC 4" nach dem Finnischen Meerbusen geschickt, um dem alten Plan entsprechend den Nordausgang des Moonsundes zu verseuchen. Ein viertägiger Sturm verzögerte die Abfahrt der beiden bis zum 9. bzw. 11. September. Auch „U 10" stand für Unternehmungen zur Verfügung, aber man wollte, bevor man wieder ein Boot

gegen Reval ansetzte, die Rückkehr von „U 26" abwarten. Von diesem Boot fehlte seit dem Tage des Auslaufens (11. VIII.) jede Nachricht. Kapitänleutnant Frhr. v. Berckheim hatte Befehl, bis zum 17. August einschließlich an der Südküste des Finnischen Meerbusens, von da an östlich Reval und um Helsingfors herum zu operieren; er hatte Proviant und Betriebsstoffe für 4 Wochen mitgenommen. Als „U 26" nach Ablauf dieser Zeit nicht heimkehrte, mußte angenommen werden, daß es auf eine der zahllosen Minen in jenen Gewässern geraten war. Jetzt wird bekannt, daß es noch am 30. August abends südwestlich Dagerort von „E 9" gesichtet worden ist. Sein Schicksal wird wohl für immer in Dunkel gehüllt bleiben. Die russische Verlustliste (G. Graf) weist in dieser Zeit zwei Totalverluste auf: den Untergang des Minensuchfahrzeugs Nr. 1 am Eingang zum Moonsund und unter dem 25. August die Torpedierung des Transportdampfers „Petschora" (2000 t) bei Nargön. Dies waren somit die letzten Erfolge des durch Versenkung der „Pallada" berühmt gewordenen Bootes und seines tapferen Kommandanten, Kapitänleutnant Frhr. v. Berckheim.

Das neuerliche Eindringen englischer Unterseeboote durch den Sund und die rege feindliche U-Bootstätigkeit während der Riga-Unternehmung bestimmten den Geschwaderchef, planmäßig auf U-Boote Jagd zu machen. Am 3./4. September suchte die 19. Halbflottille, Kapitänleutnant Rebensburg, die Nacht über und in der Morgendämmerung einen Streifen östlich der Hoborgbank ab, wo Anfang August U-Boote gesichtet waren. In der folgenden Nacht war die 20. Halbflottille, Kapitänleutnant Frhr. Röder v. Diersburg, zu demselben Zweck nach Memel unterwegs, da die FT-Richtungsanlage Memel und die seit kurzem in Erprobung befindliche gleiche Anlage in Stolpmünde in dieser Gegend englische Funksprüche gehört hatten. Auch das Luftschiff „S L 4", Kapitänleutnant d. Res. Wolff, stieg auf und patrouillierte die Gewässer vor der Danziger Bucht und Memel ab. Auf keiner der Fahrten wurde etwas gesichtet. Ebensowenig führte eine genaue Untersuchung des Leuchtturms Pappensee und Umgebung, die das Gouvernement 14 Tage vorher hatte vornehmen lassen, zu einem greifbaren Ergebnis. Die Fischer hatten sich wieder einmal verdächtig gemacht, und man faßte die Möglichkeit ins Auge, daß die U-Boote den Pappensee selbst aufsuchten und als Stützpunkt benutzten. Der Abfluß des Sees erwies sich als zu seicht. Aber es wurde doch für notwendig gehalten, das erlassene Fischereiverbot schärfer als bisher durchzuführen, und das Depeschenboot „T 21" beschlagnahmte eine ganze Anzahl unerlaubt fischender Boote.

Als vorübergehend einmal beide Flottillen zur Verfügung standen,

unternahm Vizeadmiral Schultz mit sämtlichen Streitkräften einen Vorstoß. Er schätzte zwar die Wahrscheinlichkeit, daß man der feindlichen Flotte begegnete, nicht hoch ein, wollte aber, wo sich die Gelegenheit bot, auch für den Fall gerüstet sein, daß die „Ganguts" herauskamen. Am 9. September nachmittags steuerte er mit den 5 „Wittelsbach"-Schiffen, „V 100" und 10 Booten nach Westen, passierte in der Nacht die Enge Öland—Gotland und zeigte sich am anderen Vormittag bei Hufvudskär. „Augsburg" und „Bremen" mit Begleitbooten marschierten unter Befehl von Fregattenkapitän Horn östlich Gotland nach Norden und sicherten dann auf der Breite von Dagerort. Kontreadmiral Hopman auf „Prinz Adalbert"[1]) lief mit „Braunschweig" und „Elsaß" erst am 10. früh aus und stieß bis Farö—Zerel vor, während S. M. S. „Lübeck", Fregattenkapitän Halm, „Santa Elena" nach Windau geleitete, um von dort aus durch 2 Flugzeuge die Westseite von Ösel aufzuklären. Das eine der beiden entdeckte gegen Mittag halbwegs zwischen Farö und Saritscheff-Bank ein feindliches U-Boot, griff es mit Bomben an und wurde selbst von dem U-Boot beschossen. S. M. S. „Augsburg" sichtete bei Dagö in der Ferne einen Zerstörer. Schließlich begegnete noch die Panzerkreuzerdivision am Nachmittag 40 sm nordwestlich Steinort einem U-Boot; dessen Torpedo ging, von „S 176" rechtzeitig bemerkt, vorbei. Am 10. abends war Admiral Hopman wieder in Libau, am andern Morgen Admiral Schultz, der weit nach Osten ausholend Gotska Sandö umgangen, an dem Feuer von Faludden sein Besteck kontrolliert, dann den Libauer Westweg angesteuert hatte. Am Eingang des Weges erwartete ihn das neue Kriegsfeuerschiff „Hansa", welches, ursprünglich für die Ansteuerung von Rixhöft bestimmt, jetzt vor Libau verwandt wurde. Vergeblich suchte während der Nacht die 20. Halbflottille nordwestlich Steinort nach dem feindlichen Unterseeboot.

„S L 4" war am 9. September mittags zur Aufklärung aufgestiegen und nahm dann mit Erlaubnis der Oberleitung das günstige Wetter wahr, um einen der russischen Kriegshäfen im Finnischen Meerbusen anzugreifen. Kapitänleutnant d. Res. Wolff hielt zunächst auf Ösel—Dagö zu, bekam die Inseln nach Dunkelwerden in Sicht, überquerte den Moonsund, wobei er von Worms her mit Granaten beschossen wurde, und stand um 1 Uhr nachts vor Baltischport. Der in 2000 m Höhe ziemlich starke NW-Wind bestimmte ihn, von einem Angriff auf Reval Abstand zu nehmen und sich mit der Zerstörung der Hafen- und Bahnanlagen von Baltischport zu begnügen. Auch hier wurde er von Abwehrfeuer empfangen. Der Ort war vorzüglich abgeblendet, nur mit Schwierigkeit waren Straßen und Eisen-

[1]) Dieses Schiff war wieder kriegsbereit; dafür hatte „Roon" zu einer mehrwöchigen Instandsetzung die Werft aufgesucht.

bahnen zu erkennen. Nach Abwurf von 10 Brand- und 10 Sprengbomben zu 50 kg, die alle gut zu liegen schienen, trat „S L 4" über Estland, Rigabusen und Kurland den Rückmarsch an und landete nach 22-stündiger Fahrt, hart an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt, in Seddin. Über die Wirkung des Angriffs ist nichts Sicheres bekanntgeworden.

An demselben Morgen (10. IX.) starteten in Reval 8 russische Flugboote, um nach einer Zwischenlandung bei Zerel, wo ein Schiff mit Brennstoff und Bomben bereitlag, die deutschen Seestreitkräfte in Windau anzugreifen. Vier von ihnen erreichten gegen 11 Uhr vormittags das Ziel; sie fanden dort S. M. S. „Lübeck" und „S 130" vor, die soeben im Außenhafen geankert hatten.[1]) Alle 8 Bomben lagen 50 m und mehr von den Schiffen ab, dagegen erhielt eins der Flugboote einen M. G.-Treffer in den Propeller, so daß es im Gleitflug niedergehen mußte. Die Insassen, 2 Offiziere, wurden gefangengenommen, das Flugboot von „S 130", Oberleutnant zur See Herrmann, eingeschleppt; es wurde ebenso wie das am 8. August genommene instandgesetzt und zu Schulzwecken benutzt. Die verhältnismäßig große Zahl der feindlichen Flieger überraschte; in der letzten Zeit hatte man nur ein, höchstens 2 Flugboote zu sehen bekommen. Der Angriff auf Windau blieb denn auch die letzte derartige russische Unternehmung in diesem Jahre.

Die deutschen Flieger bereiteten seit Wochen einen erheblich weiter reichenden Flug vor und schritten eben jetzt zur Ausführung. Je 2 Flugzeuge von Libau, „Answald" und „Santa Elena" sammelten am 11. in Windau und machten sich am anderen Morgen auf den Weg nach Riga (110 sm). Sie trafen bei Domesnäs eine geschlossene Wolkendecke an, die sich offenbar über den ganzen Meerbusen breitete, weshalb die Mehrzahl es vorzog, sich Arensburg zuzuwenden. Nur Flugzeug 270, Oberleutnant zur See v. Roques, Obermaschinistenmaat Stöckler, hielt durch und konnte, da die Wolken weiter im Süden Durchblicke erlaubten, längere Zeit über Riga und Dünamünde kreuzen und photographische Aufnahmen machen. Oberleutnant v. Roques warf 8 Bomben auf die Mühlgrabenwerft und erzielte einen Brand in einem Werkstattgebäude. Auf dem Rückwege traf er einen Schlepper mit einem Schoner. „Ich ging im Gleitflug herunter und umkreiste ihn. Durch einige Warnungsschüsse mit dem Gewehr veranlaßte ich den Schlepper zum Loswerfen, landete und rollte auf den Segler zu. Da ich fürchtete, daß der Schlepper das Flugzeug rammte, ließ ich noch einige Schuß auf ihn abgeben, von denen einer in die Maschine traf. Auf dem Schoner wurde das Beiboot ausgesetzt,

[1]) „Santa Elena" langte erst eine Stunde später an.

und die fünf Mann starke Besatzung kam zum Flugzeug. Stöckler fuhr mit diesem Boot zum Schlepper, übernahm die Führung, ging längsseit vom Schoner und ließ die Leute ihre Privatsachen bergen. Ein Mann mußte im Laderaum ein Loch in den Boden schlagen, worauf das Fahrzeug sank. Den Schlepper ließ ich frei." Nachdem das Flugzeug in Rojen Benzin nachgefüllt hatte, kehrte es glücklich heim. Die anderen fanden sowohl vormittags als auch bei einem zweiten Fluge nachmittags reichlich Ziele bei Zerel und in der Arensburger Bucht. Ein dort liegendes Flugzeugmutterschiff wurde von „459" und „478", Führer Oberleutnant zur See Ernst Hermann Müller bzw. Leutnant zur See Bruch, getroffen, es war deutlich Brandwirkung zu beobachten. Auch auf Zerstörern glaubten mehrere Flugzeuge Treffer erzielt zu haben. 3 russische Flugboote kamen zu spät, um die Angriffe zu verhindern, das Feuer der schwimmenden Streitkräfte blieb erfolglos, obwohl „459" wiederholt so tief herunterging, daß es von seinem Maschinengewehr Gebrauch machen konnte.

Am 9. September eingehende Meldungen der Sundbewachung ließen keinen Zweifel, daß wiederum englische Unterseeboote in die Ostsee einzubrechen versuchten. Die Oberleitung beauftragte daher Admiral Hopman, sofort nach Rückkehr von dem Vorstoß eine Halbflottille nach Öland zu schicken, um den U-Booten auf ihrem Marsche nach Rußland ein weiteres Hindernis in den Weg zu legen. Am Abend des 10. ging die 16. Halbflottille unter Führung des Flottillenchefs, Korvettenkapitän Hundertmarck, nach dem Seegebiet zwischen Hoborg und Utklippan und kreuzte dort 24 Stunden lang in Dwarslinie. Das sehr sichtige Wetter bot wenig Aussicht, ein U-Boot zu überraschen, und so tauchte denn auch ein bei Segerstad auf große Entfernung gesichtetes U-Boot weg, bevor es wirksam beschossen werden konnte. In der Nacht vom 13./14. suchte die ganze VIII. Flottille wieder einmal die Wartestellung bei Memel—Pappensee ab, hatte aber, obwohl starker englischer FT-Verkehr zu hören war, ebensowenig Erfolg wie die 16. Halbflottille drei Nächte später nordwestlich Steinort. Diese Streife mußte allerdings wegen aufkommenden schlechten Wetters vorzeitig abgebrochen werden. Noch in drei Nächten war gegen Ende des Monats eine Halbflottille auf U-Bootsjagd unterwegs, und das Luftschiff „SL 4" kreuzte ebenfalls je einmal nach Memel und nach Öland hinüber. Aber auch wo nicht Nebel oder Sturm dazwischentraten, kehrten die Streitkräfte unverrichteter Dinge zurück.

Wollte auch Vizeadmiral Schultz, wie er Mitte September an den Prinzen Heinrich schrieb, der U-Bootsgefahr im Augenblick keine besondere Bedeutung zuschreiben, rechnete er doch mit der Möglichkeit ihres

Anwachsens, wenn sich tüchtige englische U-Boots-Kommandanten unter den Ankömmlingen befanden. Er beantragte Sperrung des Sundes mit Minen, Vermehrung der Streitkräfte im Osten um 1 Flottille Torpedoboote und 1 Division Fischdampfer, Ausrüstung aller Minensuch- und Vorpostenboote sowie der Kreuzer mit Wasserbomben, die bisher nur auf Torpedobooten an Bord waren, Auslegen von U-Bootsnetzen außer in der Putziger Wiek auch bei Rixhöft, Polangen und Libau. Die erste Anregung kam zur Ausführung (Seite 313), der nicht neue Ruf nach kleinen Fahrzeugen wurde an den Admiralstab weitergegeben, 500 Wasserbomben wurden bestellt. Von dem Stand der Entwicklung sonstiger U-Bootsbekämpfungsmittel hatte sich der Oberbefehlshaber gerade in diesen Tagen überzeugen können. Die Technische Versuchskommission hatte Granaten und Minen in Arbeit, die mit der leichten und mittleren Artillerie oder aus besonderen Minenwerfern geschossen werden sollten. Weiter vorgeschritten war die Konstruktion von mit Sprengstoff gefüllten „U-Bootsdrachen" und von „Kastennetzen", in welche Explosivkörper eingeflochten waren, zwei Geräten, die über das U-Boot hinweggeschleppt werden sollten. Ein U-Bootssuchgerät nach Art des von den Minensuchern benutzten war in der Erprobung, desgleichen Anzeigenetze, mit deren Hilfe die Bewachungsfahrzeuge auf ein getauchtes U-Boot aufmerksam gemacht werden sollten. Die Versuche mit schweren Sperrnetzen, die von Schwimmkörpern getragen und seefest verankert wurden, waren nahezu beendet. Schließlich waren auf Grund der in den Dardanellen gemachten Erfahrungen Geräuschempfänger für Vorpostenboote entwickelt worden, die es ermöglichten, vom stilliegenden Schiff aus Schrauben- und Maschinengeräusche auf 3—5 sm wahrzunehmen. Es wurde eine größere Menge U-Bootsdrachen, Schleppnetze, ortsfeste Netze und Geräuschempfänger bestellt; mit der Lieferung der Geräte war allerdings, selbst wenn die letzten Versuche befriedigend verliefen, nicht vor Monaten zu rechnen.

Am 16. September kamen die beiden eigenen U-Boote von ihrer Unternehmung heim. „UA", das seit Mitte August von Oberleutnant zur See Scherb geführt wurde, hatte während der ganzen Woche keinerlei Verkehr vor den Einfahrten nach der Irbenstraße beobachtet, nur war es eines Morgens westlich Zerel von einem Flugzeug mit zwei Bomben bedacht worden, die aber fehlgingen. Oberleutnant zur See Vesper mit „UC 4" hatte seine Aufgabe, die Nordeinfahrt zum Moonsund bei Stapelbotten mit zwölf Minen zu verseuchen, am 13. mittags gelöst, nachdem er unter Wasser fahrend und trotz Anwesenheit von Wachfahrzeugen in das navigatorisch schwierige Fahrwasser eingedrungen war. Der Versuch, einen Schleppzug zu kapern, scheiterte an der niedrigen Geschwindigkeit des

Bootes. Auf dem Hin- und Rückmarsch begegnete es bei Dagerort einem bzw. zwei feindlichen U-Booten, nordwestlich Steinort kreuzte es den Kurs eines vierten Gegners, dessen Sehrohr plötzlich in nur 100 m Entfernung auftauchte. Dank des allzugeringen Abstandes konnte sich Oberleutnant zur See Vesper auch hier durch Schnelltauchen in Sicherheit bringen. Die glatte Durchführung der Unternehmung fand besondere Anerkennung. Daraufhin ging „U 10", Kapitänleutnant Stuhr, am 22. September nach Dagerort zwecks Bekämpfung der U-Boote. Es sah bei Stapelbotten den Mast eines gesunkenen Fahrzeugs aus dem Wasser ragen, die Minen von „U C 4" waren am 17. dem russischen Minensuchboot Nr. 10 zum Verhängnis geworden. Sonst sichtete „U 10" nur einige kleine Torpedoboote, am 27. mußte es wegen schweren Oststurms seine Position verlassen und westlich Gotland heimfahren.

Das unbeständige Herbstwetter mit seinem rasch aufkommenden Seegang beeinträchtigte sogar die Unternehmungen der Schiffe. Denn bei der artilleristischen Unterlegenheit der deutschen Verbände gegenüber der russischen Flotte mußte wenigstens die Geschwindigkeit voll ausgenutzt werden können, und zwar auch die der begleitenden Torpedoboote. „Augsburg" und „V 100", die am 16. nach Dagerort in See gingen, drehten aus diesem Grunde und wegen zu geringer Sichtigkeit in Höhe von Kopparstenarne um. Den nächsten Vorstoß führte Kontreadmiral Hopman nach Plan durch. Am 21. nachmittags liefen „Prinz Adalbert", „Braunschweig", „Elsaß", „Schwaben", „Mecklenburg", „Zähringen", „Bremen" und 13 Torpedoboote über den Westweg aus, marschierten während der Nacht, Farö und Gotska Sandö an Backbord lassend, nach Norden und zeigten sich am anderen Tage bei Almagrundet-Feuerschiff. „Bremen" ging an Dagerort heran und sichtete dabei ein U-Boot, welches jedoch frühzeitig tauchte. Während die Panzerkreuzerdivision dann nordöstlich Gotska Sandö sicherte, wandte sich Kommodore Engelhardt mit den drei Linienschiffen der 7. Division nach Landsort und der Norrköping-Bucht, um den Handel zu kontrollieren, soweit er sich außerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer bewegte; die Torpedoboote hatten zu dem Zweck von den großen Schiffen Untersuchungskommandos erhalten. Im ganzen wurden 9 Dampfer und Segler angehalten und auf ihre Papiere geprüft, Anlaß zum Einschreiten bot sich nicht. Gegen Abend vereinigte sich das Geschwader auf der Höhe von Wisby zum Rückmarsch, und am 23. morgens lief es wieder in Libau ein; bei Hoborg wurde „Braunschweig" zur Reparatur nach Kiel entlassen, da „Prinz Heinrich" seine Werftliegezeit beendet hatte und im Osten eingetroffen war. Am 29./30. September machte „Augsburg", Fregattenkapitän Horn, mit „V 100" eine Kontrollfahrt bis in Sicht von Dagerort,

Almagrundet-Feuerschiff und Hufvudskär. „V 100" sollte ursprünglich das bei Tachkona vermutete Wachtorpedoboot aufheben; aber der Abstecher unterblieb, weil das Besteck für die Navigierung zwischen den Minenfeldern nicht genau genug war.

Unterdes wurde das Minensuchen nach einem von Kontreadmiral Hopman aufgestellten Plan wieder aufgenommen. Boote der II. Minensuchdivision prüften den Auslaufweg von Rixhöft nach, fuhren den Brüsterortweg mit Gerät ab und schufen von dessen Endpunkt eine neue, Nord-Süd verlaufende Zufahrtstraße nach der Danziger Bucht, bestimmt, den Schiffen den Umweg über das U-Boot-gefährdete Kap Brüsterort zu ersparen. Am 15. September suchten sie ohne Ergebnis in unmittelbarer Nähe von Steinort, wo ein Vorpostenboot einen Oberflächenstand gesehen haben wollte. Die nächsten drei Wochen brachten häufig bewegte See. Trotzdem wurde das Programm erledigt, d. h. die Sperre WSW von Libau festgestellt, der Auslaufweg nach Westen verbreitert und in Richtung Steinort mehr Bewegungsfreiheit geschaffen. Auch die Hilfsminensuchdivision Swinemünde war Mitte September verwendungsbereit, blieb aber zunächst in der Nordsee, wo ihr bei List eine Räumaufgabe gestellt war. Anfang Oktober traf sie, von der Oberleitung dringend angefordert, wieder im Osten ein und ging an die genauere Erforschung der Sperre westsüdwestlich Libau. Die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser, die ihre Werftarbeiten am 20. September beendete, wurde zunächst dazu verwandt, den Seeraum östlich Hela nachzuprüfen. Dort hatte sich ein Torpedoboot an einem metallenen Gegenstand, einem Wrack oder einer Mine, eine Schraube beschädigt, und außerdem war am 6. der mit Beutegut von Libau nach Danzig fahrende Dampfer „Breslau" (1200 t) 15 sm nördlich Kahlberg infolge einer Explosion gesunken, die auf eine treibende oder aber auf eine verankerte Mine zurückzuführen war. Die Division fand trotz sorgfältigen Absuchens keine Minen. Sie stellte dann bis zum Monatsschluß noch den neuen von der II. Division in Angriff genommenen Auslaufweg fertig.

Alle Arten kleiner Fahrzeuge wurden neben ihrer eigentlichen Beschäftigung zur Sicherung des Küstenverkehrs herangezogen. In erster Linie war das Sache der Vorpostenboote. Aber Korvettenkapitän Robertson mußte Mitte September die Hälfte seiner Boote zur Verstärkung der Sundbewachung abgeben, und manchmal waren die Fischdampfer auch nicht schnell und kampfkräftig genug. Beispielsweise mußten die Flugzeugmutterschiffe, welche abwechselnd für mehrere Tage nach Windau gelegt und durch einen Kreuzer gesichert wurden, ein Torpedoboot mitbekommen, wollte doch am 12. ein Flieger unmittelbar vor der Windauer Hafeneinfahrt U-Boote gesichtet haben. Mehrmals in der Woche wurden Torpedo-

boote angefordert zur Begleitung der von Memel nach Libau gehenden Dampfer; denn die Schiffe hatten häufig über 1000 Mann an Bord, und man stellte sogar zwei der großen, in Danzig bereitliegenden Transporter (Seite 32) in den Verkehr ein. Im Oktober hörten die Truppentransporte zum Glück auf, da seit der Einnahme von Schaulen eine allerdings unbequeme Bahnverbindung über Insterburg—Kowno bestand. Die Armee baute eine direkte Eisenbahn von Memel über Bajohren—Prekuln; diese wurde aber erst 1916 betriebsfähig.

Der Hafen von Libau genügte den im Augenblick zu stellenden Anforderungen. Die Baggerarbeiten waren im wesentlichen abgeschlossen, wenn auch noch viel zur Ausgestaltung und Verbesserung zu tun übrig blieb. Ende September waren die im Kriegshafenkanal versenkten Wracks so weit entfernt, daß S. M. S. „Wörth" probeweise in die Werft einlaufen konnte. Es war die Frage, ob man Libau weiter ausbauen sollte. Der Oberbefehlshaber vertrat am 16. September in einem Bericht an den Admiralstab den Standpunkt, daß der Hafen als Stützpunkt für Großkampfschiffe benutzbar gemacht und möglichst beim Friedensschluß behauptet werden müsse. »Als Richtschnur wird zu gelten haben, daß eine Flotte in Stärke der bei der letzten Unternehmung gegen den Rigabusen beteiligten Seestreitkräfte sich mehrere Wochen auf Libau stützen kann. . . . Die für die Verteidigung vorhandenen Mittel, in erster Linie die Schiffe der „Wörth"-Klasse, genügen nicht; besonders unzureichend werden sie jetzt, wo mit der Möglichkeit eines überraschenden Bombardements durch die Schiffe der „Ganguts"-Klasse gerechnet werden muß.« Der Admiralstab hielt einen Angriff für unwahrscheinlich und kam auch nicht zu der Überzeugung, daß die nach dem Gutachten des Reichs-Marine-Amts recht erheblichen Aufwendungen an Geld, Material und Personal dem Werte Libaus entsprachen. Solange das Halten von Kurland nicht unbedingt sichergestellt sei, ganz zu schweigen von der später zu entscheidenden Frage der Verwertung bei Friedensschluß, werde man gut tun, mit Vorsicht zu Werke zu gehen. Wohl wollte er den Hafen für das IV. Geschwader einrichten, im Kriegshafenkanal Liegeplätze anlegen, die Trockendocks betriebsklarmachen, die Reparaturwerkstatt vergrößern; eine Großfunkstation war bereits im Bau, auch die Errichtung einer Luftschiffhalle bei Wainoden, landeinwärts von Libau, wurde genehmigt. Aber von der Vertiefung des Hafens und der Anlage von Küstenbefestigungen müsse abgesehen werden. Wirksame Batterien seien nur in jahrelanger, kostspieliger Arbeit zu bauen, die 24 cm-Geschütze der „Kaiser Friedrich"-Klasse und die 28 cm-Geschütze der „Brandenburg"-Klasse, deren Aufstellung Prinz Heinrich empfohlen hatte, könnten den „Ganguts" gegenüber nur als Notbehelf angesehen

werden. Die Bereitstellung des Personals würde auf ungeheure Schwierigkeiten stoßen. Admiral v. Holtzendorff empfahl, zur Verstärkung der örtlichen Verteidigung dauernd ein Unterseeboot in Bereitschaft zu halten, und kündigte die Überweisung eines hierfür geeigneten U-Bootes für die nächste Zeit an.

Man begann, den Hafen von Windau zu öffnen, soweit in Libau Mittel verfügbar gemacht werden konnten. Zwar waren die Minensuchdivisionen von dort fortgezogen, aber Windau wurde als Stützpunkt für die Vorpostenstreitkräfte (siehe unten) und für die Flieger gebraucht, sofern man nicht ganz auf Bekämpfung der Seestreitkräfte im Rigabusen verzichten wollte. Das Hin- und Herfahren der Flugzeugmutterschiffe war unerwünscht, außerdem kamen sie in dem engen Vorhafen wiederholt fest und lagen dort ohne Schutz vor Zerstörer- und U-Bootsangriffen. Man baggerte eine Fahrrinne nördlich an der Schiffssperre vorbei (Skizze 18 auf Seite 217), um ihnen und den Deckungskreuzern das Einlaufen in den Innenhafen zu ermöglichen. Zwei von der Armee gestellte Flugzeugabwehrgeschütze bildeten den Grundstock für die Verteidigung. Da selbst von Windau aus die im Moonsund und in Dünamünde liegenden Schiffe schwer anzugreifen waren, suchten die Flieger nach einem Notlandeplatz an der Ostküste Kurlands, richteten zunächst in Rojen ein Brennstoffdepot ein und fanden dann einen geeigneten Platz in Kilezeem am Angernsee; dieser konnte jedoch nicht mehr vor dem Winter in Benutzung genommen werden. Dicht hinter der Landfront, bei Rauden in der Nähe von Tuckum, hatte Oberleutnant zur See Sellschopp die Marine-FT-Station aufgestellt, die den linken Heeresflügel auf dem Vormarsch begleitet hatte, und baute sie jetzt zu einer Richtungsanlage aus. Noch weiter südlich, in Bausk, wurden Mitte September zwei der Marine gehörige Landkampfflugzeuge neuester Bauart stationiert, um von da aus die Südhälfte des Rigabusens aufzuklären und die Schiffe zu bekämpfen. Aus Ersparnisgründen wurden sie der dortigen (37.) Feldfliegerabteilung des Heeres angegliedert.

Die Flugtätigkeit war infolge der Ungunst des Wetters nicht allzu rege. Nur hin und wieder klärte ein Flugzeug gegen U-Boote oder über der Irbenstraße auf, „478" kam am 23. September mit einem Flugboot und mit Zerstörern ins Gefecht. Am Abend dieses Tages mußte „270" wegen Motorhavarie bei Lyserort notlanden, trieb nach Nordost ab, konnte aber durch von Lyserort und Pissen ausgesandte Boote schließlich in die Irbemündung eingeschleppt werden. Dort wurde es am anderen Tage von russischen Zerstörern ausgiebig beschossen, aber nicht derart beschädigt, daß nicht die Hauptteile geborgen werden konnten.

Die Russen machten sich des öfteren unliebsam bemerkbar, indem

sie durch Kanonenboote oder Zerstörer die Beobachtungsposten Rojen und Markgrafen und vor allem die ans Meer grenzenden Stellungen der Armee beschossen. Wenn auch kein ernsterer Schaden und nur geringe Verluste eintraten, so erforderten die Angriffe doch allerlei Schutzmaßnahmen und banden Truppen und Geschütze. Man war nie sicher, ob nicht der Feind eines Tages im Rücken der Front landete. Pissen meldete wiederholt, daß die Zerstörer an der Nordküste Boote an Land schickten und durch Lichtsignale mit Agenten Verbindung hielten. Oberleitung sowohl wie Gouvernement erkannten die Notwendigkeit der Einrichtung eines Küstenschutzes, aber die Truppen waren nicht ohne weiteres verfügbar.

Am 25. September morgens beschoß ein größerer Verband, „Slawa", „Grosjaschtschi", das Flugzeugmutterschiff „Orlitza" und sieben Zerstörer, die deutschen Unterkunftsorte Lazup, Dumbe und Ragotsem, während gleichzeitig die Gefechtstätigkeit an der Front sich belebte. Die Lage war ernst, vergebens suchten einige Feldgeschütze den Feind zu verjagen. Schließlich überraschten zwei Bausker Flugzeuge, geführt von Oberleutnant Barre und Leutnant d. Res. Brode, dem Leiter des Marinedetachements, die Russen in dem Augenblick, als sie zur Mittagspause ankerten, warfen insgesamt 16 Bomben zu je 10 kg und erzielten trotz frischen Windes auf einem Zerstörer einen, auf „Slawa" zwei Treffer. Eine der Bomben krepierte auf der Brücke des Linienschiffs und tötete den Kommandanten, Kapitän zur See Wjäsemski, sowie mehrere andere Offiziere und Mannschaften. Der Feind glaubte sich von einer weittragenden Küstenbatterie beschossen, lichtete sofort Anker und dampfte ab. Die Dörfer brannten allerdings zum großen Teil nieder, und man war gezwungen, sie zu räumen. Ein Überläufer kündigte für den 28. einen noch umfassenderen Angriff an, weswegen sich der Kommandeur des Nordabschnittes mit der Frage nach Libau wandte, ob nicht die Entsendung eines U-Bootes oder eine Flottendemonstration bei Domesnäs möglich sei. Vizeadmiral Schultz mußte antworten, er könne einen Angriff von See nicht verhindern.

Nicht allein die Zeit war zu knapp, der Anlaß war auch nicht wichtig genug, um einen neuen Einbruch, auf den man an und für sich gefaßt war, einzuleiten. Der Oberbefehlshaber hatte als Erfahrung der letzten Unternehmung niedergelegt: „Eine Wiederholung ist nur gerechtfertigt, wenn wir den Meerbusen halten wollen. Dazu ist es notwendig, daß die Armee Riga—Dünamünde besetzt. Das Halten der Bucht wird uns dann erleichtert, erfordert aber noch immer erhebliche Seestreitkräfte. Erst die Besetzung der Inseln Ösel und Dagö bringt eine wesentliche Entlastung, da wir uns dann gesicherte Ankerplätze auch für größere Schiffe schaffen, den Stützpunkt weiter nach dem Finnischen Meerbusen hinschieben können. . . ."

Der Admiralstab sah folgerichtig die Besetzung der Baltischen Inseln als unbedingte Voraussetzung an und gedachte diese Forderung zu stellen, sobald die Armee etwa die Sicherung des Seeweges nach Riga fordern würde. Ebenso kam die Oberleitung in Libau, die schon beauftragt worden war, einen Operationsplan auszuarbeiten und zu erkunden, wo die Truppen gelandet werden könnten, zu dem Schluß, daß die Seeherrschaft im Meerbusen ohne den Besitz von Ösel nicht zu behaupten sei.

Vizeadmiral Schultz war bald nach Kommandoantritt in Erwägungen eingetreten, in welcher Weise die nicht zustandegekommene Verseuchung des Moonsundes wettgemacht und wo die dabei gesparten Minen verwendet werden könnten, und hatte in Aussicht genommen, in einiger Entfernung von der Nord- und Mitteleinfahrt der Irbenstraße auf den wahrscheinlich vom Feinde benutzten Kursen Minen zu legen. Er nahm jedoch davon Abstand, als das zur Aufklärung in jene Gewässer entsandte „UA" ergebnislos zurückkam. (Seite 294.) Auch war Prinz Heinrich nicht einverstanden, er wünschte zunächst Klarheit über die vom Feinde geschaffenen Hindernisse zu gewinnen. Der Großadmiral regte an, die Minenfelder vor dem Finnischen Meerbusen und den Alandsschären durch weitere Sperren zu vervollständigen und den Rest der Minen vor Libau zu legen. Bei der Unmöglichkeit, den Finnischen Meerbusen dauernd zu bewachen, dürfe eine unerwartete Beschießung der in Libau liegenden Schiffe durch die nunmehr wohl fertigen feindlichen Großkampfschiffe nicht außerhalb der Erwägungen bleiben, es sei denn, daß die Oberleitung lieber das IV. Geschwader nach Danzig zurückverlegte. Vizeadmiral Schultz verhielt sich zu beiden Vorschlägen ablehnend. Die Lücken zwischen den Minenfeldern müßten für die U-Boote offenbleiben, eine weitere Verriegelung der nach den Alandsinseln führenden Kurse würde eigene Unternehmungen dorthin unmöglich machen, unbewachte Sperren nahe der feindlichen Küste würden für die im Minenkrieg wohlbewanderten Russen kein ernstes Hindernis bedeuten. Voraussetzung für das Auslegen von Schutzsperren vor Libau sei das Absuchen des ganzen Seegebietes auf Minen und gegebenenfalls das Räumen der gefundenen Sperren. Ob die Minensuchformationen bei der vorgeschrittenen Jahreszeit damit fertig würden, sei fraglich. Schwerer wiege die Gefahr, daß die Minen im Sturm losgerissen und die schon jetzt höchst lästigen Treibminen noch vermehrt würden. Der Untergang des Dampfers „Breslau" müsse als Warnung dienen.

Kontreadmiral Hopman vertrat nicht nur die gleiche Anschauung, sondern nahm den Gedankenaustausch zwischen Kiel und Libau zum Anlaß, um einen Wechsel in der Gesamtkriegführung vorzuschlagen. Noch immer galt jener Befehl, der die dauernde Beobachtung des Eingangs zum Fin-

nischen Meerbusen verlangte. Hatte diese schon bisher nicht durchgeführt werden können, so war jetzt noch weniger damit zu rechnen, da der Feind beträchtlichen Zuwachs an U-Booten und Großkampfschiffen erhalten hatte und der Winter mit seinen langen Nächten vor der Tür stand. Vizeadmiral Schultz machte sich die Folgerungen, die Kontreadmiral Hopman daraus zog, zu eigen und berichtete am 22. September an den Oberbefehlshaber (gekürzt):

„Es ergeben sich für uns folgende Aufgaben: Vorstöße zur Erhaltung des Offensivgeistes bei uns und zur Festigung des Eindrucks unserer offensiven Tätigkeit beim Feinde. Vernichtung der feindlichen U-Boote. Verhinderung feindlicher Minenunternehmungen. Sicherung gegen Überfälle durch starke feindliche Streitkräfte auf dem Marsche und in Libau.

In Befolgung der Anregungen Eurer Königlichen Hoheit und im Einvernehmen mit dem Führer der Aufklärungsstreitkräfte schlage ich ein neues Beobachtungssystem vor, das im wesentlichen in einer Vorpostenlinie Östergarn—Lyserort und Kapelludden (Öland)—Hoborg besteht. Natürlich sind die beiden Defilees zu groß, um sie in ihrer ganzen Ausdehnung bewachen zu können. Daher soll in dem erstgenannten eine westliche und eine östliche Flügelsperre gelegt werden, deren Gesamtlänge etwa 30 sm beträgt. Die zur Zeit verfügbaren 1200 Minen werden gerade ausreichen[1]). . . . Die dauernde Bewachung der Sperren durch Vorposten- bzw. Hilfsminensuchboote und der übrigbleibenden offenen Strecken durch Torpedoboote halte ich für gesichert. Ein kleiner Kreuzer soll nachts hinter der östlichen Vorpostenlinie stehen, tags in Windau liegen. . . . Die Vorpostenlinie wird zwar das Durchbrechen feindlicher U-Boote und Minenfahrzeuge nicht völlig verhindern können, sie wird mich aber davon in Kenntnis setzen und läßt die nötigen Streitkräfte für Gegenmaßregeln zu meiner Verfügung. Von einem Vorstoß starker feindlicher Streitkräfte werde ich so rechtzeitig hören, daß ich mich aus dem Hafen heraus entwickeln kann."

Prinz Heinrich war sich der Verschiebung des Kräfteverhältnisses bewußt. Gerade deswegen plante er die Vervollständigung des Minengürtels vor dem Finnischen Meerbusen. Er hatte außerdem mit dem Admiralstab wegen einer Verstärkung der eigenen Streitkräfte Fühlung aufgenommen und beantragt, bis zur Eisperiode das I. oder III. Ge-

[1]) Weitere Sperrungen bezeichnet die Denkschrift als unmöglich. Das Mittelstück des östlichen Defilees (30 sm) weist zu große Wassertiefen auf (100 bis über 200 m), das westliche Defilee (40 sm) sollte wohl mit Rücksicht auf Schweden nicht gesperrt werden. Vgl. Skizze 24 auf Seite 303.

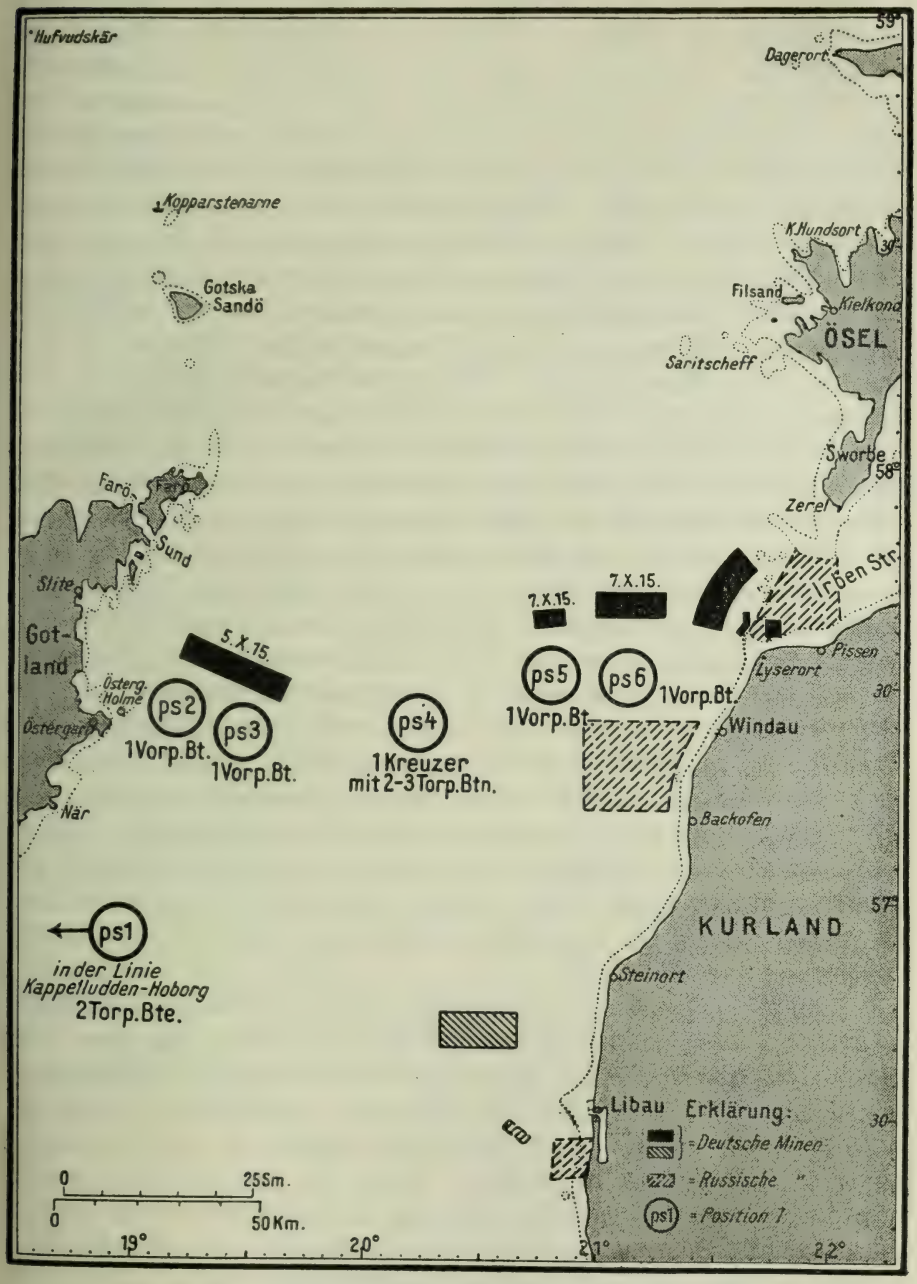
schwader mit den erforderlichen Aufklärungsschiffen und Torpedobooten dauernd in der Ostsee zu stationieren und nur zu den einzelnen Flottenoperationen nach der Nordsee hinübergehen zu lassen. Der Admiralstab hatte das abgelehnt, aber in Aussicht gestellt, öfters ein Geschwader in die Ostsee zu schicken[1]). Angesichts des Scheiterns dieser Verhandlungen befahl der Prinz die Ausführung seines Minenplanes (28. IX.), die Vorpostenstellung des Admirals Hopman verwerfend. „Die Sperren bringen uns dem strategischen Ziel, die Russen möglichst auf den Finnischen Meerbusen zu beschränken, nicht näher. Der Feind wird bei überraschenden Vorstößen der tiefen Rinne folgen und nicht Punkte wie Lyserort und Östergarn ansteuern. Bei späteren Operationen mit großen Verbänden würden uns die Sperren trotz der großen Lücke sehr hinderlich sein. Eine Bewachungslinie ohne starken Rückhalt ist sehr gefährdet. Ein Vorstoß auch nur der russischen Panzerkreuzer würde uns eine Wiederholung des 28. August 1914 in der Helgoländer Bucht bringen."

Tags darauf begab sich der Großadmiral auf eine Besichtigungsreise nach Kurland. Vizeadmiral Schultz hatte daher am 1. Oktober nochmals Gelegenheit, sich zu äußern und den unverändert gebliebenen Standpunkt der Front zu vertreten. Vor allem führte er, unterstützt von Kontreadmiral Hopman und Kapitän zur See Michelsen, die Nutzlosigkeit unbewachter Sperren in feindlichen Gewässern und die schwere Behinderung der eigenen U-Boote ins Feld; der Weg unter Dagerort könne ihnen leicht verlegt werden. Die geplante große Sperre zwischen Feld A und C werde nur das Verteidigungssystem des Feindes stärken. Gewiß hätten die Minenfelder bei Östergarn und Lyserort Nachteile, aber sie würden, neben ihren sonstigen Vorzügen, unter Umständen auch taktisch in einem Gefecht von Wert sein. Prinz Heinrich konnte sich der Beweiskraft der vorgetragenen Gründe nicht verschließen und genehmigte das Auslegen der Sperren bei Östergarn und Lyserort und die Einrichtung der Vorpostenlinie. Er verzichtete auch auf die Schutzsperren vor Libau; dafür sollte ständig ein Minenschiff im Hafen liegen, bereit, bei Annäherung des Feindes eine Sperre zu werfen.

Da der Hilfsstreuminendampfer „Deutschland" für 8 Wochen außer Dienst gestellt war, um sein instandsetzungsbedürftiges Schwesterschiff „Preußen" auf der Linie Saßnitz—Trelleborg zu vertreten, wurden die vier kleinen Hilfsstreuminendampfer „Kaiser", „Odin", „Hertha" und

[1]) Daneben sollte versucht werden, die Russen durch planmäßige Verbreitung wahrer und falscher Nachrichten im Finnischen Meerbusen festzuhalten bzw. herauszulocken. Doch setzte man von vornherein starke Zweifel in das richtige Arbeiten dieses Dienstes, und er ist auch nicht ernstlich erprobt worden.

Textskizze 24.



Die Sicherungslinie bei Östergarn.

„Rügen" zur Verfügung gestellt. Unter Führung von Korvettenkapitän v. Rosenberg gingen sie, notdürftig im Fahren im Verbande ausgebildet, am 30. September mittags aus Kiel ab; bei Stolpmünde, einem Platz, wo bisher keine U-Boote auftraten, und wo deshalb die Schiffe noch nicht von Sicherheitsbooten begleitet waren, feuerte ein U-Boot mehrere Torpedos auf die Linie, traf aber nicht. Am 5. Oktober nachmittags, wegen schlechten Wetters einen Tag später als geplant, ging der Verband im Kielwasser von „Bremen", „Prinz Adalbert" und „Prinz Heinrich" nach Östergarn in See. Während Admiral Hopman mit den Kreuzern nach Norden sicherte, warf um Mitternacht Korvettenkapitän v. Rosenberg, dem außer seinen 4 Minenschiffen noch zwei Gruppen der 16. Halbflottille, Korvettenkapitän Stegemann, zugeteilt waren, in Dwarslinie fahrend das große westliche Minenfeld (680 Minen); die nördlichen Reihen wurden ganz weitmaschig, die südlichen immer dichter gelegt, Tiefeneinstellung 4 bis 6 m. Nachdem anfangs diesiges Wetter dem Fahren und der Navigation Schwierigkeiten bereitet hatte, klarte es nachher so weit auf, daß das Manöver sich glatt abwickelte, und daß die Feuer von Gotland zu sehen waren. Das Auslegen der Ost- und Mittelsperre (410 U-Minen bzw. 120 große Minen, Tiefeneinstellung 2,5 bis 6 m) in der Nacht vom 7./8. Oktober verlief gleichfalls ohne Störung. Nur verlegte Korvettenkapitän v. Rosenberg die Mittelsperre 1,5 sm nach Osten, als die voranfahrende „Augsburg" auf dem in Aussicht genommenen Platz entgegen den Angaben der Karte Tiefen von über 120 m lotete. An Stelle der Panzerkreuzerdivision übernahm diesmal der Geschwaderchef mit „Wittelsbach", „Elsaß" und „Augsburg" die Sicherung, und die minenlegenden Torpedoboote wurden von der 15. Halbflottille gestellt, die seit kurzem von Kapitänleutnant v. Mücke, dem heimgekehrten I. Offizier der „Emden" und Kommandanten der „Ayesha", geführt wurde. Zwei auf der Winkowa-Bank verankerte Vorpostenboote dienten als Feuerschiffe. Anschließend kehrten die Hilfsstreuminenschiffe nach Kiel zurück.

Admiral Hopman, mit der Einrichtung des Wachdienstes beauftragt, gliederte die Vorpostenlinie in sechs „Positionen" (Skizze 24). Eine Torpedobootsrotte sollte zwischen Öland und Gotland kreuzen, 2 Fischdampfer hinter dem westlichen Flügel bei Östergarn, eine Gruppe von 2 bis 3 Torpedobooten in der großen Mittellücke, schließlich je ein Fischdampfer hinter den beiden Sperren im Osten. Reichte die Zahl der Torpedoboote nicht aus, so blieb p s 1 unbesetzt und damit die Durchfahrt westlich Gotland unbewacht. Die Fahrzeuge sollten 3 Tage auf Station und nach Möglichkeit 8 Tage zur Ruhe und anderweitiger Verwendung im Hafen bleiben. Die Leitung der ganzen Vorpostenlinie hatte der Kommandant des Wach-

kreuzers, welcher sich je nach Wetterlage hinter p s 4 oder in Windau aufhielt. Zwei Linienschiffe lagen in Libau in verschärfter Bereitschaft, um gegebenenfalls die Vorpostenstreitkräfte zu decken. Besondere Signale stellten sicher, daß das Sichten des Feindes aufs schnellste bekannt wurde, und es war Vorsorge getroffen, daß das Bestehen der Vorpostenlinie vor dem Feinde und etwaigen Beobachtern an der neutralen Küste möglichst geheim blieb. Die Durchführung des Wachdienstes, im besonderen die Sorge für eine geregelte Ablösung wurde dem Kommodore Langemak, bisherigem Kommandanten S. M. S. „Thüringen", übertragen, welcher soeben an Stelle des noch nicht wieder genesenen Kommodore v. Karpf zum 2. Admiral der Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee ernannt worden war.

Die russische Flotte hatte mit der Fertigstellung von Großkampfschiffen und mit dem Zuwachs an U-Booten ihr Übergewicht bedeutend gesteigert; es konnte nicht ausbleiben, daß auch ihre Unternehmungslust hierdurch angespornt wurde. Da außerdem die für Überraschungen günstige Jahreszeit herannahte, mußte die deutsche Führung darauf bedacht sein, die im Hafen liegenden Schiffe und die Stützpunkte selbst vor einem Überfall zu schützen und den feindlichen Minenlegern und U-Booten ein Hindernis in den Weg zu legen. Der im Frühjahr aufgestellte Leitsatz der dauernden Beobachtung des Einganges zum Finnischen Meerbusen wurde preisgegeben, dazu reichten die deutschen Streitkräfte weniger denn je aus; auch die Absperrung des Meerbusens mit Minen wurde nicht fortgeführt. Die stattdessen auf der Breite von Lyserort errichtete, an Minenfelder sich anlehnende Vorpostenlinie erfüllte, abgesehen von ihrem Wert für die Verteidigung, die Aufgaben der Blockade besser, als es die Vorstöße getan hatten; man schätzte, daß die Gewässer vor dem Finnischen Meerbusen bislang nur $^1/_{10}$ der Zeit tatsächlich unter Beobachtung gewesen waren. Nur lag die neue Bewachungszone 100 sm südlicher als die alte und nicht mehr als 60 sm von dem Hauptstützpunkt Libau entfernt. Das Ziel der deutschen Kriegführung blieb dasselbe, auch in Zukunft galt es, die russische Flotte möglichst von der offenen See fernzuhalten, und wie bisher gedachte man dies durch Zeigen der Flagge in den feindlichen Gewässern zu erreichen. Aber die vorstoßenden Verbände sollten stets so zusammengesetzt sein, daß sie dem feindlichen Gros begegnen konnten.

Kapitel 12.

Der Krieg in der westlichen Ostsee.

Im Bereich der Küstenschutzdivision der Ostsee herrschte während der Sommermonate Ruhe. Die russische Flotte war völlig zurückgedrängt, seitdem ein deutsches Linienschiffsgeschwader sich auf Libau stützte. Englands Kräfte waren durch die Dardanellen-Unternehmung in Anspruch genommen, nicht einmal U-Boote drangen in die Ostsee vor. Die Kieler Bucht stand dauernd als Exerzierplatz zur Verfügung, ausgenommen, wenn einmal das vermeintliche Sichten eines U-Bootes für einen Tag die Abwehr in den Vordergrund rückte. Alle neu in Dienst stellenden Schiffe, Boote und Verbände erledigten hier ihre Übungen, tagaus tagein wurden Offiziere und Mannschaften für die U-Boote ausgebildet, und ungestört wurden die zahlreichen Versuche durchgeführt, die für die Entwicklung neuer Waffen und Geräte unentbehrlich waren.

Die Bewachung der Südausgänge der Belte und des Sundes wurde natürlich aufrecht erhalten, eine ganze Reihe von Schiffen und Booten wurde durch diesen eintönigen Dienst in Anspruch genommen. Im Kleinen Belt (Karte 1) lag gewöhnlich S. M. S. „Panther", Korvettenkapitän Velten, hinter der aus Trossen und Balken, später aus Netzen bestehenden Sperre auf Wacht, unterstützt von Vorpostenbooten und einem Hilfsstreuminendampfer, der bei Bedrohung die Sperrlinie schließen sollte. Im Herbst kam noch eine Anzahl Fischermotorboote hinzu, die, besonders bei Nacht, die Vorpostenkette wirkungsvoll verstärkten. Der Baagösund war durch eine Reihe Minen verriegelt. Der dänische Teil des Fahrwassers war von seiten Dänemarks ebenfalls mit Minen verseucht und wurde von Torpedobooten bewacht. Der bescheidene Handelsverkehr ging durch die Sperrlücke im Aaröfund, nur die dänische Lokalschiffahrt durfte den Baagösund benutzen. Auf Veranlassung des Flottenchefs wurde der Aaröfund auf die für Großkampfschiffe erforderliche Tiefe gebracht, im Herbst 1915 wurde er probeweise von dem Schlachtkreuzer „Derfflinger" durchfahren.

Der Langelandbelt war wie bisher durch 2 Reihen Minen gesperrt, und ein Hilfsstreuminendampfer ankerte in der Nähe, um im gegebenen Augenblick die Stellung durch eine weitere Sperre zu vervollständigen. Je 2 Vorpostenboote zu beiden Seiten des Minenstreifens besorgten den

Wach- und Lotsendienst. Recht unangenehm machte sich bemerkbar, daß die Hälfte (über 300) der hier liegenden Minen sehr alten Beständen entstammte und sich den Stürmen auf die Dauer nicht gewachsen zeigte, ganz abgesehen von der geringeren Zuverlässigkeit ihrer Konstruktion. Dänemark klagte über treibende Minen, und auch für die eigenen Schiffe waren sie gefährlich. Man dachte daran, diese Minenreihe ganz aufzunehmen und durch eine neue zu ersetzen; aber sooft den Ostseestreitkräften einige hundert Minen zugewiesen wurden, brauchte der Oberbefehlshaber sie stets dringender an anderer Stelle. Er mußte sich damit begnügen, das Minengebiet durch die Hilfsminensuchdivision Kiel von Zeit zu Zeit nachprüfen und säubern zu lassen, die auf flachem Wasser gelegenen Enden wurden ganz beseitigt. Trotzdem gingen an einem Oktoberabend zwei bei dem Wachtschiff längsseitliegende Motorsuchboote durch eine treibende Mine verloren, glücklicherweise ohne Personalausfälle. Im Dezember ereignete sich noch ein Unglücksfall: Das Vorpostenboot „Binz", Steuermannsmaat d. Res. Emil Kayser, lief bei unsichtigem Wetter auf der Südsperre auf und sank, ohne daß die Nachbarboote es bemerkten. Von der Besatzung wurde niemand gerettet. Einige Leichen, die auf den Inseln antrieben, wurden unter kameradschaftlicher Mitwirkung der dänischen Marine einem deutschen Wachboot übergeben und in Kiel beigesetzt.

Die im Fehmarnbelt geplante große Minensperre gegen U-Boote blieb ungelegt. Als Anfang Juni die erste Serie U-Minen fertiggestellt war, trat im Osten so starker Minenbedarf ein, daß der Oberbefehlshaber auf die Fehmarnsperre vorläufig verzichtete. Im August nahm er ganz davon Abstand, weil er nach den bisherigen Erfahrungen mit der neuen U-Mine Treibminengefahr für die Kieler Bucht befürchten mußte. Auch war mittlerweile die Bewachung wesentlich verbessert worden: Die Handelsschiffe wurden seit Juni durch den Fehmarnsund umgeleitet, der zu diesem Zweck auf eine Tiefe von über 5 m gebracht worden war[1]). Nur die wenigen tiefer gehenden Dampfer und die Schiffe der Kaiserlichen Marine marschierten noch durch den Fehmarnbelt. Nach wie vor wurde eine Minensperre vorgetäuscht, die Schiffe passierten eine „Sperrlücke", für die nach Rödby (auf Laaland) bestimmten Fahrzeuge wurde mit Zustimmung Dänemarks eine besondere Fahrrinne offengehalten. Seit Anfang Juli lagen außer dem Hilfsstreuminenschiff der Wache und einigen Vorpostenbooten ständig 2 Reihen von Fischermotorbooten quer über den Belt aus, je eine bei Westermarkelsdorf und bei Staberhuk, Abstand von Boot zu Boot 1 Seemeile. Die „Division der Sicherungsboote", Oberleutnant zur

[1]) Der Verkehr war ziemlich rege. An manchen Tagen wurden 20 allerdings meist kleinere Fahrzeuge durchgelotst.

See Schüßler, war zu diesem Zweck von Laboe nach Heiligenhafen verlegt worden. Die Vorposten im Fehmarnbelt sind ebensowenig wie die vor dem Kleinen und Großen Belt zum Tragen gekommen, da die feindlichen U-Boote nie so weit vorgedrungen sind. Nur einmal, Anfang Mai, zwang ein schwedischer Dampfer den Sperrwachleiter zum Waffengebrauch. „Vanadis" steuerte trotz der Warnsignale der Bewacher, ungeachtet eines blinden, dann eines scharfen Schusses mitten auf die „Sperre" los. Entschlossen, das Geheimnis der Scheinsperre nicht preiszugeben, brachte der Hilfskreuzer „Silvana", Kommandant Kapitänleutnant d. Res. Hollak, den Dampfer durch Rammstoß zum Stoppen. Die Beschädigung war so schwer, daß „Vanadis" sank; die Mannschaft wurde gerettet.

Im Frühjahr war der Gedanke aufgetaucht, ebenso wie im Fehmarnbelt in der Gjedser-Enge eine Sperre zu fingieren, um Warnemünde, den Stützpunkt der Bewachungsstreitkräfte vor dem Sund, vor einem Überfall zu schützen. Man erwog, Warnemünde-Reede für minenverseucht zu erklären, eine 15 cm-Batterie aufzustellen, schließlich die Stationierung eines Küstenpanzerschiffes im Hafen. Alle diese Wünsche des Kontreadmirals Mischke — auch der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin hatte sich wegen eines besseren Schutzes der Stadt an den Prinzen Heinrich gewandt — blieben unerfüllt, letzten Endes weil ein Bombardement doch sehr unwahrscheinlich war, selbst wenn der Feind einen Handstreich gegen die Sundbewachung unternehmen sollte. Die Gjedser-Enge wurde auch nur insoweit überwacht, als alle nach dem Sund und nach dem Osten marschierenden Streitkräfte und die Flugzeuge der in Warnemünde untergebrachten Seeflugzeug-Abnahme-Kommission dieses Seegebiet täglich berührten. Erst der im Herbst 1915 einsetzende feindliche U-Bootshandelskrieg nötigte, wenigstens gegen U-Boote eine Schranke zu schaffen. Im Dezember und Januar legte der neu gebildete Netzsperrverband (Dampfer „Rossal") zwischen dem Feuerschiff und der deutschen Küste in einer Länge von 13 km Netze aus. Der Verkehr wurde durch eine Lücke dicht unter Wustrow geleitet, wo Lotsenfahrzeuge und ein Feuerschiff ausgelegt wurden. Die dänische Regierung war ohne weiteres bereit, ihr Feuerschiff zurückzuziehen, wodurch zugleich ein unangenehmer neutraler Beobachter aus dem Wege geräumt wurde.

Der sich ostwärts anschließende Raum bis zur Linie Saßnitz—Trelleborg und nach Bornholm hin war das Feld der Tätigkeit einiger Vorpostenboote, die gegen U-Boote patrouillierten, und gewöhnlich auch des diensthabenden Kleinen Kreuzers. S. M. S. „Amazone", Korvettenkapitän Lutter, und S. M. S. „Undine", Korvettenkapitän Windmüller, teilten sich in die nicht gerade beneidenswerte Aufgabe, hier als Rückhalt der Sund-

bewachung zu kreuzen. Das Abschießen von treibenden Minen, gelegentlich einmal Hilfeleistung für einen in Seenot befindlichen Dampfer bildeten die einzige Abwechslung. Im Frühjahr bemerkte man, daß Dänemark den zwischen Falster und Möen hindurchführenden Grönsund vertiefte. Aus der Lage der Bagger war zu schließen, daß man das Tolke-Tief für große Schiffe passierbar machen wollte, eine Tatsache, die im Hinblick auf die Einbruchsversuche englischer Unterseeboote Beachtung verdiente. Durch Erkundigung in Kopenhagen und durch nächtliche Lotungen wurde festgestellt, daß die vorgelagerte Barre durch einen 4,5 m tiefen Kanal durchstochen worden war. Es blieb daher nichts übrig, als dort ständig ein Vorpostenboot kreuzen zu lassen. Die russische Sperre nördlich Arkona bildete, seitdem ihre Lage bestimmt wurde, kaum noch ein Hindernis für die Schiffahrt. Trotzdem wurde sie der Treibminengefahr wegen im Juni in vierwöchiger Arbeit von der Hilfsminensuchdivision Kiel, die so lange nach Saßnitz übersiedelte, vollständig geräumt. Die Leistungen dieser kleinen Boote, die bis Anfang Juli von Kapitänleutnant Walter Schmidt, dann von Kapitänleutnant d. Res. Kipke geführt wurden, fanden stets besondere Anerkennung, zumal sie auch im Hafen mit widrigen Verhältnissen zu kämpfen hatten. Die Unterbringung in Friedrichsort hatte unter häufigem Wechsel des Wohnschiffes zu leiden; schließlich wurde sogar die Besatzungsstärke herabgesetzt, um alle Mann an Bord der Boote und des Führerschiffes „Möve" unterbringen zu können. Im Herbst erhielt die Division neue Boote, da die alten stark verbraucht waren.

Vor dem Südausgang des Sundes (Karte 7) kreuzten Tag für Tag, bei gutem und schlechtem Wetter, drei Torpedoboote der 7. Halbflottille, die in Warnemünde ihren Stützpunkt hatte.

Sundbewachung.

Chef der IV. Flottille: Fregattenkapitän Wolfram (Paul).
Flaggleutnant: Oberleutnant zur See Benninghoff.

7. Torpedobootshalbflottille.

Chef: Kapitänleutnant Graf v. d. Recke-Volmerstein.

„V 154" Oberleutnant zur See Schreiber (Richard).
„S 122" = = = Schmidt (Wilibald).
„G 134" = = = d. Seew. I Mudrich.
„G 132" = = = Graf v. Montgelas.
„V 155" = = = Trenk (Hans).
„V 152" = = = Junghans.
„G 136" = = = d. Res. Siemer.
„G 133" = = = d. Res. Arndt (Werner).
„S 127" = = = Ladisch.

Der Sund war eine offene Durchfahrt, ein jeder konnte ihn frei passieren. Nur der Größe der Schiffe war durch die Wassertiefe in der Flintrinne (7 m) eine Grenze gezogen. Brauchten die deutschen Vorposten daher mit dem Erscheinen des feindlichen Gros nicht zu rechnen, so stand dem Durchbruch von Kleinen Kreuzern nichts im Wege, und vor allem war zu erwarten, daß England U-Boote in die Ostsee schickte. Diese mußten unbedingt ferngehalten werden. Daneben lag den drei Booten, wenn überhaupt so viele zur Stelle waren, das Anhalten und Untersuchen der zahlreichen in beiden Richtungen passierenden Dampfer ob. Es war nicht leicht, das ziemlich große Seegebiet zwischen Stevns, Falsterbo und Flintrinne zuverlässig zu überwachen, zumal des Nachts für die Navigierung nur das Feuer von Stevnsklint zur Verfügung stand; Falsterbo und Drogden waren gelöscht, Falsterbo-Riff-Feuerschiff eingezogen. Andererseits waren die Boote in ihrer Bewegungsfreiheit beschränkt, über die geltenden völkerrechtlichen Bestimmungen hinaus war ihnen vorgeschrieben, möglichst außerhalb der 3 sm-Grenze zu bleiben. In besonderen Fällen wurden die Warnemünder Flugzeuge und das Luftschiff „M IV", Hauptmann v. Jena, zur Aufklärung mitherangezogen, ihre Hilfe war jedoch nur eine bedingte, da sie neutrale Hoheitsgewässer, geschweige neutrales Gebiet nicht überfliegen durften, also auch nicht viel weiter sahen, als die schwimmenden Streitkräfte. Außerdem dienten sie in der Hauptsache Ausbildungs- und Versuchszwecken, beispielsweise führte das Luftschiff auf dem Heck von „Amazone" eine Landung aus. Schließlich wurde die Sundbewachung noch zur Sammlung von Nachrichten und in einigen wenigen Fällen zur Kaperung von Dampfern, deren Baumwoll- oder Maisladung zum Schein nach neutralen Häfen deklariert, in Wirklichkeit für Deutschland bestimmt war, verwandt.

Der Admiralstab bemühte sich seit Kriegsbeginn, die beiden neutralen Anliegerstaaten auf diplomatischem Wege zur Sperrung ihrer Hoheitsgewässer mit Minen zu bewegen, mit dem Ziele, daß deren Passage nur mit Lotsenhilfe möglich und nur Handelsschiffen gestattet sein sollte[1]). Das war auch der Grund, weswegen man den Neutralen in den Bestimmungen für die deutschen See- und Luftstreitkräfte so weit entgegenkam. Während Dänemark in wohlverstandenem eigenen Interesse auf die deutschen Wünsche einging, verhielt sich die schwedische Regierung lange ablehnend. Erst nachdem zwei englische Unterseeboote nach Rußland durchgebrochen waren, ließ sie Ende Oktober 1914 die größeren Feuer an der Westküste löschen und die Feuerschiffe der Flintrinne einziehen. Damit

[1]) Vgl. „Der Krieg zur See", Ostsee Band I, Seite 50 und 160

wurde wenigstens über Nacht jeder Verkehr von Handelsschiffen, die einem U-Boot als Lotsen dienen konnten, unterbunden; denn der schwer zu berechnende, starke Strom machte die Durchfahrt zu einem ernsten Wagnis. Bei Tage bot die Durchquerung der Engen keine Schwierigkeiten, da den Engländern genügend ortskundige Leute zur Verfügung standen. Aber die Wassertiefen hielten sich auch außerhalb der schützenden Hoheitsgewässer noch eine Strecke unter 10 m, ein aufgetaucht fahrendes U-Boot konnte den deutschen Torpedobooten kaum entgehen. Nichtsdestoweniger blieb die Abwehr der U-Boote ein Gegenstand der Sorge. Als am 2. Juli S. M. S. „Prinz Adalbert" bei Rixhöft von einem Torpedo getroffen wurde, faßte man sogleich die Möglichkeit ins Auge, daß der Angreifer neuerdings in die Ostsee eingebrochen sein konnte, und auf Kosten des Wachdienstes westlich Gjedser wurden die Streitkräfte vor dem Sund durch Vorpostenboote verstärkt. Der Platz am Südausgang der Flintrinne, nahe Drogden-Feuerschiff, war nunmehr ständig mit einem Fischdampfer der Vorpostenhalbflottille West, Oberleutnant zur See d. Res. Daevers, besetzt.

Am 12. August wußten holländische Zeitungen zu berichten, daß Rußland zur Abwehr des deutschen Vorstoßes gegen den Rigabusen in London um Entsendung von drei U-Booten gebeten habe[1]). Gleichzeitig trafen Nachrichten über das Auftreten englischer U-Boote im Kattegat ein, und am 19. früh meldete das Wachboot bei Lillgrund, es stehe im Gefecht mit einem südwärts steuernden Unterseeboot. Der Versuch, es zu rammen, schlug fehl, zweimal verlor das Vorpostenboot es im Dunkel der Nacht aus Sicht. Einige Stunden später, um 7 Uhr, funkte „G 132" an den Chef der Küstenschutzdivision: »Englisches U-Boot „E 13" in der Nähe von Saltholm auf Grund geraten.« (Karte 7.) In Kiel herrschte begreifliche Spannung. Die Unternehmung gegen den Rigabusen, an der starke Teile der Flotte beteiligt waren, hatte ihren Höhepunkt erreicht, an diesem Morgen brach der deutsche Verband durch die Irbenstraße ein; soeben kam Funkspruch, daß der Schlachtkreuzer „Moltke" einen Torpedotreffer erhalten habe. „E 13" konnte jeden Augenblick wieder freikommen, zum Angriff übergehen oder entschlüpfen. Kontreadmiral Mischke gab daher auf der Stelle Befehl, das U-Boot zu vernichten, und ging selbst mit S. M. S. „Undine" nach dem Sund. Er befand sich, wie sich nachher zeigte, mit der Auffassung, daß die militärischen Gesichtspunkte sofortiges Handeln zur Pflicht machten, in Übereinstimmung sowohl mit dem Leiter der Sundbewachung, dem Chef der IV. Flottille in Warnemünde, wie mit dem Oberbefehlshaber.

[1]) Nach Corbett erst am 15. August. Vgl. Seite 283.

Um 10,30 Uhr vormittags näherte sich „G 132", Oberleutnant zur See Graf v. Montgelas, der Strandungsstelle. Die mit Flaggen nach dem Internationalen Signalbuch gegebene Aufforderung, das Schiff zu verlassen, wurde von dem englischen Kommandanten ebensowenig befolgt wie ein entsprechender Zuruf und eine Warnung mit der Sirene; er ließ sein Boot nicht im Stich. Als dann ein gegen „E 13" gefeuerter Torpedo in den Grund ging, wurde das U-Boot mit Artillerie in wenigen Minuten tauchunfähig gemacht, Turm und Oberdeck wurden durchlöchert, im Innern brach Feuer aus. Der Engländer hatte das Losmachen des Torpedos mit Geschützfeuer beantwortet, erst als die Nutzlosigkeit jedes Widerstandes offenbar wurde, ließ er alle Mann über Bord springen[1]). Die Überlebenden, die Offiziere und die größere Hälfte der Besatzung, wurden von drei dänischen Torpedobooten aufgenommen, die sich in nächster Nähe befanden. Diese hatten den Versuch gemacht, sich zwischen die kämpfenden Parteien zu schieben, kamen jedoch bei der Kürze des Gefechts nicht zum Ziel. Das U-Boot wurde von der dänischen Marine abgebracht und samt der Besatzung interniert. Dänemark erhob in Berlin Protest und erhielt volle Genugtuung. Auch in der dänischen Öffentlichkeit legte sich die Erregung bald, denn selbst den Übelwollenden mußte einleuchten, daß Deutschland und mit ihm die beteiligten neutralen Staaten in den Fällen „Dresden" und „Albatroß" von England bzw. Rußland weit schwerer getroffen worden waren.

Fregattenkapitän Wolfram, seit dem Juni Leiter der Sundbewachung, hielt es nicht für ausgeschlossen, daß das U-Boot, welches in jener Nacht von dem Vorpostenboot gestellt worden war, mit dem bei Saltholm aufgelaufenen identisch sei. In Berlin neigte man auf Grund der sonst vorliegenden Nachrichten ganz richtig zu der Ansicht, daß das zuerst gesichtete in die Ostsee hineingekommen und nach Rußland unterwegs war. („E 8".) Auf alle Fälle hatte sich gezeigt, daß die Sundbewachung verstärkt werden mußte. Aber weitere Torpedoboote oder Fischdampfer waren nicht verfügbar, nicht einmal die augenblickliche Stärke war aufrechtzuerhalten; mehrere Boote der 7. Halbflottille mußten auf die Werft entlassen werden. Auf Vorschlag des Chefs der Küstenschutzdivision schickte man zehn Fischermotorboote nach dem Sund, die im Abstand von anderthalb Seemeilen auf der Grenze der Hoheitsgewässer verankert wurden.

Am 8. September trafen aus dem Kattegat Meldungen ein, wonach

[1]) Die Darstellung des Gefechts bei Corbett weicht insofern von der deutschen ab, als nicht erwähnt wird, daß „E 13" ebenfalls gefeuert hat. Der Unterstellung, „G 132" hätte die im Wasser treibende Mannschaft mit Schrapnells und Revolverkanonen aufs Korn genommen, muß aufs schärfste widersprochen werden.

bis zu fünf U-Boote auf dem Marsche nach Süden begriffen waren. Obgleich die Sundbewachung daraufhin auf 3 Torpedoboote, 5 Vorpostenboote und 9 Fischermotorboote gebracht wurde, kam eins von ihnen, vermutlich „E 18", in der folgenden Nacht ungesehen durch: am Morgen des 9. stieß „G 136" und nachher S. M. S. „Amazone" südlich Falsterbo auf ein U-Boot, das in beiden Fällen so schnell tauchte, daß es nicht wirksam bekämpft werden konnte. Ein anderes stand an diesem Tage offenbar noch nördlich der Flintrinne, ein Gerücht wollte wissen, daß es bei der Insel Hven festgekommen sei. „V 154" und „V 152", welche in der Nacht unter Führung von Kapitänleutnant Graf v. d. Recke-Volmerstein durch den Sund bis ins Kattegat vorgestoßen waren, erfuhren alsbald an Ort und Stelle, daß das „E 19" gezeichnete Unterseeboot sich nur vorübergehend gezeigt hatte. Auch dieses Boot kam glücklich durch die Flintrinne und stand am 10. September bei Hellwerden querab von Stevnsklint. Es sichtete „Amazone", kam aber erst auf das ihr folgende „S 122" zum Angriff; der Torpedo verfehlte sein Ziel, ging wahrscheinlich unter dem Heck des Bootes durch. Zwei Torpedoboote warfen ohne Erfolg Wasserbomben. Am Nachmittag belegte „M IV" in der Nähe der Tauchstelle einen „Sehrohr-Schaumstrich" mit zwei 50 kg-Bomben; es ist offenbar durch Windstreifen in die Irre geführt worden.

Das Luftschiff sowohl als auch die Flugzeuge von Holtenau und Warnemünde waren in den Alarmtagen der letzten Wochen sehr lebhaft an der U-Bootssuche beteiligt gewesen. Die letzteren hatten sich sogar südlich Drogden auf einem Vorpostenboot eine Brennstoffniederlage eingerichtet. Allein, Wind und See steckten ihrem Tatendrang enge Grenzen. Am 16. September überraschte eine Nordwestbrise vier Flugzeuge, die im Vertrauen auf günstige Wetteraussichten am Sund eine Zwischenlandung vorgenommen hatten; ehe sie es sich versahen, konnten sie nicht mehr aufsteigen. Dennoch hätten sie den auf Stärke 8—9 anwachsenden Sturm mit Unterstützung der Boote, an deren Heck sie festgemacht hatten, unschwer abgeritten, hätte nicht der in entgegengesetzter Richtung setzende Strom sie in der Nacht zum Kentern gebracht oder die Leinen brechen lassen. Nur Trümmer wurden am anderen Tage geborgen.

Gleich am 9. September holte Großadmiral Prinz Heinrich in Berlin die Erlaubnis ein, den Sund außerhalb der neutralen Hoheitsgewässer zu sperren. »Da mit einer brauchbaren Netzsperre nicht vor drei Monaten gerechnet werden kann, ist die Auslegung von Minen dringend notwendig, um den feindlichen U-Booten das Eindringen zu erschweren und zugleich das zu bewachende Gebiet zu verkleinern.« Admiralstab und Auswärtiges Amt stimmten zu. Schweden und Dänemark wurden, bevor die Maßnahme

öffentlich bekanntgegeben wurde, unterrichtet. Ersteres wollte die Minenlegung am Sund nicht als berechtigt anerkennen, beschränkte sich aber auf eine Verwahrung und auf den Vorbehalt, im Schadensfalle Ersatzansprüche zu stellen. Dänemark erhob keine Einwendungen, legte nur Wert darauf, daß der Lotsendienst für die Handelsschiffahrt, die ihren Weg unter Amager durch die Hoheitsgewässer nehmen sollte, dänischen Lotsen vorbehalten blieb, und daß mit Rücksicht auf die Nähe Kopenhagens gut auf treibende Minen geachtet wurde.

Kontreadmiral Mischke schiffte sich auf S. M. S. „Undine" ein, um selbst das Auslegen der Sperre durch die Hilfsstreuminendampfer „Odin" und „Hertha" zu leiten; zur weiteren Unterstützung wurde S. M. S. „Panther" mitgenommen. Nachdem am 24. September die das Sperrgebiet umgrenzenden Bojen ausgelegt waren, wobei der Verband zur Täuschung der neutralen Wachfahrzeuge über den Ort der eigentlichen Sperre verschiedene Kurse ablief, wurden bei Dunkelwerden in der Lillgrundsrinne von „Odin", Oberleutnant zur See Schüßler, 108 U-Minen und weiter in Richtung auf Drogden-Feuerschiff von „Hertha", Kapitänleutnant Justus Breithaupt, 134 U-Minen geworfen. Zwischen beiden Teilen blieb eine Lücke für den Verkehr der Wachfahrzeuge frei. Eine Anzahl Oberflächenstände wurden am anderen Morgen beseitigt. Nordöstlich und südwestlich des Sperrgebietes versahen fortan je zwei Vorpostenboote und ein Torpedoboot die Bewachung. Es war nicht ihre Schuld, daß einige Tage später der kleine dänische Schoner „Veset" in einer schweren Regenbö, die ihn manövrierunfähig machte, am Nordende der Sperre auf Mine geriet; die Besatzung wurde von „S 122" und „V 155" gerettet. Am 22. November wurde von Hilfsstreuminendampfer „Hertha" innerhalb des Sperrgebietes eine zweite Reihe Minen nördlich und südlich des Lillgrundes ausgelegt; der Chef der Küstenschutzdivision leitete wiederum das Manöver. Die bislang nur aus leichten U-Minen bestehende Sperre wurde damit durch große Minen ergänzt und verstärkt.

Schon im Winter 1914/15 gewann die Erkenntnis an Boden, daß die von Deutschland eingeschlagene Politik, die die völlige Sperrung von Sund und Belten für beide Parteien zum Ziele hatte, die eigene Kriegführung mehr einengte als entlastete. Der Nutzen einiger dänischer, dem Feinde gewiß bekannter Minensperren war, selbst wenn sie verteidigt wurden, einem Einbruchsversuch der englischen Flotte gegenüber nicht hoch zu veranschlagen. Anfang Mai 1915 stellte der Flottenchef den Antrag, die Passage freizugeben[1]). Die Gewinnung einer zweiten Ausfallpforte sowie

[1]) Vgl. „Der Krieg zur See", Nordsee Band IV, Seite 214.

die damit verbundene Kontrolle des Handels im Kattegat würde für die deutsche Kriegführung von großem Werte sein. Die zunehmende Verseuchung der Helgoländer Bucht mit Minen bestärkte ihn in seiner Forderung. Der Chef des Admiralstabes lehnte die Freigabe des Kleinen Belts aus einer Reihe von militärischen Gründen und vor allem deswegen ab, weil dann die dänischen Gewässer voraussichtlich zum Kriegsschauplatz werden würden, und weil Dänemark letzten Endes auf die Seite der Westmächte gedrängt werden könnte. Eine weitere Anfrage der Flotte vom 31. Juli, ob gegen einmaliges Passieren des Kleinen Beltes durch Große Kreuzer Bedenken bestünden, wurde dahin beantwortet, daß die Benutzung dieser Durchfahrt nach wie vor auf den dringenden Notfall beschränkt werden müsse. Hinsichtlich des durch schwedische Gewässer führenden Sundes war der Admiralstab der Meinung, daß er uns jederzeit offen stände, seitdem englische U-Boote ihn benutzt hätten, es habe nur bisher kein Bedürfnis vorgelegen, ihn zu durchfahren; andererseits befürchte Prinz Heinrich davon stärkere englische Gegenwirkung und damit eine Gefährdung der Sundbewachung.

Am 12. August erhielt dann eine Rotte Torpedoboote Erlaubnis, zur Verfolgung eines belgischen Dampfers bis Landskrona vorzustoßen, und in den folgenden Wochen, in denen man den Einbruch englischer U-Boote erwartete, wurden solche Streifen wiederholt. Obgleich die meisten Leuchtfeuer gelöscht waren, fanden sich die Torpedoboote gut zurecht; ein am Südausgang der Flintrinne verankertes Vorpostenboot genügte, um die eingezogenen Feuerschiffe zu ersetzen. Bald wurden auch Flugzeuge bis Kap Kullen vorgeschickt. Weder Dänemark noch Schweden erhoben Widerspruch. Immerhin hielt man es für geboten, diesen beiden Ländern auf diplomatischem Wege Mitteilung zu machen, daß sich ein gelegentliches Passieren des Kleinen Beltes und des Sundes nicht vermeiden lassen werde, da man den englischen U-Booten schärfer entgegentreten wolle. Der Prinz mußte allerdings seine Absicht, öfters Torpedoboote zur U-Bootssuche nach dem Kattegat zu schicken und mit Kreuzern Handelskrieg zu führen, aus Mangel an geeigneten Streitkräften zurückstellen. Aber der Flottenchef setzte im November und Dezember dreimal Torpedobootsstreitkräfte durch den Sund und den Kleinen Belt hindurch an[1]). Irgendwelche Reibungen mit den Neutralen entstanden nicht; trotzdem verfügte die Kriegsleitung, der Kleine Belt solle für eine größere, von der Nordsee ausgehende Unternehmen vorbehalten bleiben.

[1]) Vgl. „Der Krieg zur See", Nordsee Band IV, Seite 353 ff.

War die Abwehr feindlicher Unterseeboote auch die Hauptaufgabe der Sundbewachung, so wurde diese doch weit mehr durch die Kontrolle der Handelsschiffe in Anspruch genommen. Der Sund bildete einen der wenigen Verbindungswege der westlichen Verbündeten mit Rußland, und gerade dieses Land bedurfte in steigendem Maße der Einfuhr von Kriegsmaterial aller Art. Rußland war an seinen europäischen Grenzen von den Mittelmächten umklammert. Vergebens hatte die englische Flotte im Verein mit einer gelandeten Armee versucht, die Dardanellen zu öffnen. Japanische und amerikanische Lieferungen konnten in Wladiwostok gelöscht werden, belasteten dann aber den ungeheuer langen sibirischen Schienenweg. Den Hauptteil der Einfuhr nahm wohl Archangelsk am Weißen Meer auf, obgleich der Hafen mit dem Landesinnern vorläufig nur durch die kaum entwickelte Flußschiffahrt auf der Dwina und eine eingleisige Schmalspurbahn verbunden war; der Erweiterungsbau der Bahn wurde erst im Winter 1915/16 fertig. Archangelsk wurde im Sommer 1915 von dem deutschen Hilfskreuzer „Meteor" ausgiebig mit Minen blockiert[1]), und im Winter verhinderte das Eis mehrere Monate hindurch jeden Schiffsverkehr. Der eisfrei gelegene Hafen Alexandrowsk an der Murmanküste (Kola-Bucht) war vorläufig nur mit Schlitten zu erreichen; der in Angriff genommene Bahnbau erforderte noch Jahre schwerer Arbeit.

Waren, die ihren Konterbandecharakter einigermaßen verschleiern konnten, nahmen ihren Weg über die neutralen skandinavischen Staaten. Das schwedische und das finnische Eisenbahnnetz stießen bei Haparanda nahe aneinander. Allerdings fehlte auf schwedischer Seite noch ein kurzes Stück, und auch nachdem dieses im Sommer 1915 fertiggestellt war, mußten die in Narwik gelöschten Güter zweimal umgeladen werden, erst auf eine Fähre, dann auf die Wagen russischer Spurweite; eine Brücke über den die Grenze bildenden Tornea-Fluß wurde erst nach dem Kriege fertig. Andere Dampfer entluden in Drontheim, Bergen oder Gothenburg, von wo die Güter nach Sundsvall, Gefle, Stockholm und weiter zu Schiff nach Björneborg, Raumo und Abo gesandt wurden. Für den Transitverkehr durch Südschweden stand noch der von Gothenburg nach der Norrköping-Bucht führende Göta-Kanal zur Verfügung. Es mangelte also nicht an Wegen, aber sie waren umständlich, kostspielig und einer neutralen Staatsgewalt unterworfen. Der Handel richtete deshalb seine Blicke immer wieder auf die natürliche Zufahrtsstraße nach der Ostsee, auf den Sund, und suchte die von Deutschland aufrechterhaltene Kontrolle unwirksam zu machen.

---

[1]) Vgl. „Der Krieg zur See", Nordsee Band IV, Seite 166.

Die nordeuropäischen Verkehrswege nach Rußland.

Hier waren nun nicht allein Rußland und die Entente, sondern auch Schweden interessiert. Der Hauptausfuhrartikel Nordschwedens, das Holz, das durch den Sund auf den Markt gebracht wurde, mußte von Deutschland zur relativen Konterbande erklärt werden, weil es den feindlichen Heeren als Feuerungsmaterial, später in steigendem Maße zum Bau von Schützengräben diente, abgesehen von seiner Verwendung als Grubenholz. Galten anfangs nur einige Holzarten als Konterbande, mußte die Liste bald erweitert werden, die Bestimmungen der Prisenordnung wurden schärfer und schärfer. Andererseits erforderte die Freundschaft zu dem schwedischen Volke und die Aufrechterhaltung des deutsch-schwedischen Handels, gewisse Rücksichten zu nehmen. Verdächtige Schiffe wurden seit Dezember 1914, dem englischen Verfahren entsprechend, zur Untersuchung durch den Bevollmächtigten des Admiralstabes, Kontreadmiral z. D. Holzhauer, nach Swinemünde eingebracht. Dafür durften die nach neutralen Häfen bestimmten Schiffe ohne Untersuchung passieren, wenn die schwedische Regierung die Garantie übernahm, daß das Holz nicht für den Feind bestimmt war. An die Stelle der Garantiescheine traten im Frühjahr 1915 Bescheinigungen der schwedischen Zollbehörden über die Zusammensetzung der Ladung und eidesstattliche Versicherungen des Reeders wie des Empfängers über ihre Bestimmung.

Dementsprechend schwierig war die Aufgabe der wachhabenden Torpedoboote. In jedem Monat kamen neue Bestimmungen heraus, deren Befolgung anfangs dadurch erschwert wurde, daß den Booten „möglichste Schonung neutraler Schiffe" zur Pflicht gemacht wurde. Keinesfalls sollte ihnen ein Grund zur Klage gegeben werden, schwedische Schiffe sollten nur untersucht werden, wenn Verdacht vorlag, daß die Papiere gefälscht waren. Unter diesen Umständen bedeutete die Einrichtung der Untersuchungsstelle in Swinemünde und die bestimmtere Fassung der Konterbandevorschriften für die Boote eine Erleichterung. Allerdings waren nun ständig ein oder zwei Boote, welche Dampfer nach Swinemünde geleiteten, zum mindesten einzelne Begleitkommandos dem Wachdienst am Sund entzogen. Das hatte zur Folge, daß Segler, deren Einbringung besonders langwierig war, gewöhnlich frei durchgelassen wurden. Auch verleitete die Lockerung die Kapitäne zu Täuschungsversuchen: angeblich in Ballast fahrende Dampfer führten wertvolle Ladung, die Bescheinigungen erhielten einen unauffällig veränderten Wortlaut oder wurden zweimal benutzt. Aber die Kommandanten und Wachoffiziere der IV. Flottille waren nachgerade gut geschult. Der Wert der aufgebrachten Schiffe war zwar nicht bedeutend, nur drei Dampfer mit Ladung und einige Teilladungen wurden im Laufe des Jahres von den Prisengerichten eingezogen. Allein die Bewachung des

Sundausganges war so wirksam und die Untersuchung in Swinemünde so gründlich, daß der Handel vor häufigeren Durchbruchsversuchen zurückschrak.

Wohl hauptsächlich aus diesem Grunde erneuerte Schweden seinen vor Jahren erhobenen Anspruch auf Anerkennung eines 4 sm breiten Hoheitsgebietes. Als Deutschland an der üblichen 3 sm-Grenze festhielt, versuchte man durch Betonnung einiger Nebenfahrwasser zum Ziele zu kommen, und im Juni stellte die Sundbewachung fest, daß die Kogrundrinne und die Passage am Hildagrund von größeren Dampfern befahren wurde. Schon im März hatten einige Kapitäne versuchsweise die Rinne benutzt, sie waren aber bei Falsterbo-Riff abgefangen worden. Nunmehr wuchs der Verkehr rasch, und im Herbst entzogen sich auf diesem Wege täglich 10 bis 25 Schiffe, d. h. nahezu die Hälfte des gesamten Verkehrs, der deutschen Kontrolle. Zum Glück wagte der Konterbandehandel nach Rußland nicht, die Kogrundrinne in größerem Umfange auszunutzen. Man fürchtete wohl, die deutschen Torpedoboote würden doch Mittel und Wege finden, die Dampfer abzufangen.

In der Tat wurden verdächtige Schiffe, von deren Reise man Kenntnis erhalten hatte, ein Stück weit verfolgt, sofern Boote abkömmlich waren. Die Hoffnung, daß sie gelegentlich die Hoheitsgewässer verlassen würden, um den Weg zu verkürzen, erfüllte sich nur in geringem Maße, so daß die Torpedoboote meistens in eine politisch schwierige Lage gerieten. Einige Beispiele: „G 132", Oberleutnant zur See Graf v. Montgelas, holte den belgischen Dampfer „Ambiorix" am 13. August bei Landskrona ein, gerade noch 3½ sm südlich der Insel Hven. Der Kapitän behauptete, ohne triftige Begründung, in den Hoheitsgewässern zu stehen. Erst nach einer halben Stunde wurde es sichtig genug, um das Besteck kontrollieren zu können. Beide Fahrzeuge lagen jetzt eben innerhalb der Hoheitsgrenze, was jedoch auf starken Nordstrom zurückzuführen war. Der Dampfer wurde eingebracht, vom Prisengericht freigesprochen, in einem neuen Verfahren als gute Prise erklärt, schließlich auf Einspruch des Eigentümers vom Oberprisengericht doch freigegeben.

Ein wenig südlicher, in der Lundakra-Bucht, wurde am 16. November der englische Dampfer „Thelma" — die in den Ostseehäfen aufliegenden Schiffe der Entente wurden jetzt eins nach dem anderen heimgerufen — von „G 134", Kapitänleutnant der Seewehr I Mudrich, zum Stoppen aufgefordert. Der Dampfer drehte ab und erreichte, bis das Boot in Rufweite kam, noch die Hoheitsgewässer. Während „G 134" dies durch Landpeilungen feststellte, befahl schon der Kommandant des schwedischen Torpedobootes „Pollux", welches den Dampfer offenkundig begleitete, seine Leute an die Geschütze und rief herüber: »Ich werde die Hoheitsrechte unter allen

Umständen wahren.« Ein Protest wegen angeblicher Verletzung der schwedischen Neutralität folgte, wurde aber abgewiesen, viel eher konnte Deutschland sich über die Unterstützung eines Kriegführenden beschweren, die in der Konvoyierung eines englischen Dampfers außerhalb der Hoheitsgewässer erblickt werden mußte.

In der Nacht vom 19./20. Dezember hielt die Rotte „S 22"/„S 23" (VII. Flottille) unter Führung von Kapitänleutnant Karl Galster nördlich Simrishamn (Hanöbucht) 4 sm von Land den schwedischen Dampfer „Argo" an, welcher Konterbande für Rußland geladen hatte. Mondschein verriet die Boote, so daß der Dampfer noch ½ sm auf Land zuhalten konnte, bevor er stoppte. Während die Verhandlungen begannen, ging „Argo" plötzlich kräftig mit der Maschine an, drehte zugleich mit Hart Ruder auf „S 22" zu und rammte es unter der Brücke. Nur durch das Gegenmanöver des Torpedobootes wurde verhütet, daß die beiderseitigen Beschädigungen schwer waren. Der Dampfer stoppte wieder, „S 22" ging längsseit, und abermals ergriff jener die Flucht. Ein scharfer Schuß vor den Bug blieb wirkungslos. Da die Hoheitsgewässer nunmehr erreicht waren, glaubte der Kommandant auf Anwendung von Gewalt verzichten zu müssen. Der Flottillenchef, Korvettenkapitän v. Koch, war nicht seiner Meinung: »Auf Grund des vollkommen rechtswidrigen Verhaltens des Dampferführers wäre der Kommandant nicht nur berechtigt sondern sogar verpflichtet gewesen, seinen Befehlen mit Waffengewalt Nachdruck zu verleihen.« Er sandte zwei andere Boote, „S 15" und „S 17", aus, um den Dampfer noch nachträglich »mit allen Mitteln« aufzubringen. Das geschah bei Utlängan innerhalb der Hoheitsgewässer. „Argo" wurde nach Swinemünde gebracht, durfte aber nach wenigen Stunden seine Reise fortsetzen, weil der Admiralstab bei der peinlich objektiven Rechtsprechung der deutschen Prisengerichte keine Möglichkeit sah, die Einziehung des Dampfers zu erwirken.

Wahrscheinlich ist auch ein Teil der englischen U-Boote, die im August und September in die Ostsee einbrachen, durch die Kogrundrinne gekommen. Diese wurde deswegen ab Anfang Oktober planmäßig überwacht, so gut das eben anging. Bei Falsterbo-Riff nahm ein Torpedo- oder Vorpostenboot Aufstellung, und nördlich Bred-Grund wurde an der Grenze der Hoheitsgewässer ein Hilfskreuzer, später ein Hilfsstreuminendampfer verankert. Dieser suchte nachts halbstündlich mit dem Scheinwerfer das Fahrwasser ab. Außerdem wurden bei Dunkelwerden zwei Fischermotorboote bis an die Kogrundrinne und ein Vorpostenboot bis zur Flintrinne vorgeschoben. Hiergegen erhob Schweden Protest. Die 24-Stunden-Regel schließe das Recht, die Hoheitsgewässer planmäßig für militärische Opera-

tionen zu benutzen, nicht ein. Zugleich behielt es sich vor, für Beschädigungen von Fischergeräten Ersatz zu beanspruchen. Entsprechend ließ Dänemark deutsche Bewacher, die bei Drogden-Feuerschiff und auch im Baagösund in den Hoheitsgewässern patrouillierten, durch Torpedoboote ausweisen. Dem Wunsche der politischen Leitung gemäß wurden die Ansprüche der Neutralen anerkannt, und die Seestreitkräfte wurden erneut angewiesen, das Befahren der Hoheitsgewässer auf Ausnahmefälle zu beschränken.

Schweden wurde aufgefordert, mit Rücksicht auf den eigenen Handel, der durch das Eindringen weiterer U-Boote noch mehr gestört werden würde, als es zur Zeit schon der Fall war (Kapitel 13), selbst die Kogrundrinne zu bewachen. Es traf jedoch keine wirksamen Maßnahmen. Erst auf erneute Anfrage, und nachdem sich auch in der schwedischen Öffentlichkeit Stimmen dafür erhoben hatten, ließ die Regierung wenigstens die Feuer von Skanör und Malmö löschen, so daß die Passage während der Dunkelheit erschwert war. Außerdem erließ sie Ende November, »um ihren guten Willen zu zeigen«, eine Verordnung, wonach Unterseebooten kriegführender Staaten das Befahren der schwedischen Hoheitsgewässer überhaupt verboten wurde, ausgenommen in dem internationalen Fahrwasser des Sundes und im Falle von Havarie und schwerem Wetter. Der Schritt war ohne Wert; Dänemark und Norwegen lehnten von vornherein ab, sich zu beteiligen, und die Kriegführenden zweifelten die Zulässigkeit eines solchen Verbots an. Deutschland erklärte sich nicht befriedigt, worauf der schwedische Außenminister als Gegenleistung die Anerkennung der 4 sm-Grenze forderte. Eine Einigung war nicht zu erzielen. Es blieb dabei, daß die deutschen Vorposten die Kogrundrinne mitbewachten und sich bemühten, mit den schwedischen Patrouillenbooten nicht in Konflikt zu kommen.

Dänemark traf Anfang Dezember, angeregt durch die deutsche Absicht, bei Gjedser eine Lichtsperre einzurichten, von sich aus Sperrmaßnahmen, indem es am Nordwestende des deutschen Minengebietes ein Schiff verankerte, welches die ganze Nacht hindurch das Seegebiet bis Dragör mit Scheinwerfern beleuchtete. Mehr als einmal zeigte Dänemark größeres Entgegenkommen als sein Nachbar im Osten. Konnte es sich schon gegen die völkerrechtswidrigen Maßnahmen Englands nicht zur Wehr setzen, so trug es wenigstens auch den Bedürfnissen der anderen Seite Rechnung und bewies so eine streng neutrale Haltung. Mit allen Mitteln suchte die Regierung den Krieg vom Lande fernzuhalten, z. B. auch durch Zügelung der Presse, die gleich dem überwiegenden Teil der Bevölkerung dazu neigte, sich auf die Seite der Entente zu stellen. Der deutsche Gesandte, Graf Brockdorff-Rantzau, verstand es, die guten Beziehungen zu erhalten.

Dagegen trat die im ganzen deutschfreundliche Einstellung des schwedischen Volkes keineswegs in solchem Maße in Erscheinung, wie man wohl erwartet hatte. Die wirtschaftlichen Interessen, die die Politik beherrschten, wandten sich mehr und mehr, mit oder ohne Zwang von seiten Englands und Rußlands, diesen Ländern zu. Brachte schon der Durchgangsverkehr Geld ins Land, so war natürlich auch die schwedische Industrie und Finanz darauf bedacht, zu Lieferungen herangezogen zu werden, wobei die Überlegung eine große Rolle spielte, daß man jetzt die deutsche Industrie nachhaltig vom russischen Markte verdrängen könne. Rußland und vor allem auch England unterstützten derartige Bestrebungen. Das letztere ging darüber hinaus planmäßig gegen jene Industrie- und Handelskreise vor, die zu Deutschland Beziehungen unterhielten. Schon im Frühjahr 1915 war eine weitverzweigte Organisation von Handelsattachés und Agenten geschaffen, die das Wirtschaftsleben Schwedens bespitzelten. Firmen, die auf die schwarze Liste kamen, erhielten keine Kohlen, Reedereien, die noch Schiffe nach Deutschland schickten, hatten in englischen Häfen mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen. Schweden setzte sich zur Wehr, erließ Ausfuhrverbote für Gegenstände der Konterbande, dehnte dann die Verordnungen auch auf die Durchfuhr aus. Sobald die eine Partei Ausnahmen beantragte, sollte die andere die gleiche Menge eines von ihr begehrten Stoffes erhalten. Aber bei allen solchen Vereinbarungen kam es natürlich auf das Verfahren in der Praxis an, und so sah sich Deutschland im Juni genötigt, ebenfalls eine Art Handelskontrolle einzurichten. Die Anregung ging vom Marine-Attaché, Kapitän zur See v. Fischer-Loßainen, aus, der laufend über die Entwicklung des Verkehrs nach Rußland und England berichtet hatte. So gelang es, wenigstens ein bescheidenes Gegengewicht gegen die englische Organisation zu schaffen. Eine außerordentliche englische Kommission, die im Sommer in Stockholm weilte, mußte unverrichteterdinge wieder abziehen. Ihre anmaßende Forderung „Durchfuhr von Waren aller Art nach Rußland gegen Freigabe aller Einfuhr für den Verbrauch innerhalb Schwedens" ging nicht durch. Aber auch die Sendung des Prinzen Max von Baden nach Stockholm im Herbst des Jahres brachte Deutschland kein Zugeständnis. Es war nicht zu verkennen, daß England und Rußland dank der größeren Geldmittel, vor allem der wirtschaftlichen Zwangsmaßnahmen, die sie anwandten, und begünstigt durch die Rußlandpolitik der schwedischen Industrie, letzten Endes mehr erreichten als die deutschen Unterhändler.

Kapitel 13.

Der englisch-russische U-Bootskrieg.

Am 1. Oktober 1915 wurde der Verband der Hilfsstreuminenschiffe auf dem Marsche nach Libau bei Stolpmünde von einem Unterseeboot angegriffen, „Odin" wollte sogar zwei U-Boote gesehen haben. (Seite 303.) Da zu gleicher Zeit englische U-Boote im Kattegat gemeldet wurden, glaubte sich der Chef der Küstenschutzdivision einem neuen Einbruchsversuch gegenüber und schickte nach dem Sund und dem Kleinen Belt Verstärkungen, hierhin 10 Fischermotorboote, dorthin „Silvana" als Wächter an der Nordeinfahrt zur Kogrundrinne. Als dieser Hilfskreuzer beim Passieren von Gjedser am 2. Oktober morgens ein Unterseeboot entdeckte und bekämpfte, alarmierte Kontreadmiral Mischke die Torpedoboote und Fischdampfer in Warnemünde, besorgte sich die Tender der Torpedoschule („T 91", „T 94", „T 95", „T 100") und fuhr selbst auf „Amazone" in das gefährdete Gebiet, wo sich auch der Wachkreuzer „Undine" einfand. Das Suchen blieb sowohl an diesem wie am folgenden Tage, wo das Wetter die Beteiligung von „M IV" und einem Warnemünder Flugzeug erlaubte, ergebnislos. Am 3. abends wurde unweit Saßnitz der in Ballast von Stettin nach Schweden bestimmte Dampfer „Svionia" von einem englischen U-Boot zum Stoppen aufgefordert und, als er zu fliehen versuchte, beschossen. Die Besatzung mußte in die Boote gehen, „Svionia" (2800 t) strandete bei Stubbenkammer. Meldungen von Arkona besagten, daß auch dort ein Dampfer angehalten worden sei; dies bestätigte sich nicht. Aber 2 Tage später wurde der Küstendampfer „Margarethe" (400 t) in der Nähe von Stilo durch Geschützfeuer versenkt. (Karte 8.)

Bisher waren die feindlichen Unterseeboote in der mittleren Ostsee nicht aufgetreten, hatten abgesehen von den Kämpfen mit der Sundbewachung nur im Osten angegriffen. Jetzt war ihre Zahl so gewachsen, daß sie sich gleichzeitig an der ganzen deutschen Küste betätigen konnten. Damit nicht genug, gingen sie zur Bekämpfung des Handels über. Die beiden Dampferverluste, die ersten seit dem vergangenen Winter, riefen im Verein mit allerlei Gerüchten lebhafte Beunruhigung hervor. Die Reedereien hielten ihre Schiffe im Hafen zurück, die Fähren Saßnitz—Trelleborg und Warnemünde—Gjedser stellten den Betrieb ein. Erst als

die Marine bekanntgab, daß für völlige Stillegung kein Grund vorliege, und als weitere Unglücksfälle ausblieben, kam die Schiffahrt wieder in Gang. Der Oberbefehlshaber empfahl als Schutzmittel, in neutralen Hoheitsgewässern oder, wo das nicht ging, bei Nacht zu fahren. Was er an leichten Streitkräften aufbieten konnte, wurde auf die Hauptverkehrswege verteilt: die Tender der Torpedoschule, eine in Kiel liegende Halbflottille der Flotte, 3 Boote der X. Flottille von Danzig her, schließlich die Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser mit 10 Booten. Das war aber nur ein Notbehelf für Tage, da die betreffenden Dienststellen ihre Fahrzeuge nicht lange entbehren konnten. Prinz Heinrich erneuerte deshalb seinen schon oft, zuletzt im September vorgebrachten Antrag, ihm mindestens eine Flottille Torpedoboote und eine größere Zahl Fischdampfer zuzuteilen. Auch jetzt wieder antwortete der Admiralstab, Flottillen der Hochseeflotte könnten nicht mehr abgegeben werden.

Die nächsten Tage verliefen ohne Störung. Aber der Feind war nicht abgezogen, vermutlich nur durch das schlechte Wetter behindert; das bewiesen außer schwedischen Zeitungsnachrichten mehrere FT-Peilungen der Richtungsanlagen Memel und Stolpmünde, die u. a. in die Gegend von Christiansö fielen. Das Absuchen dieses Seegebietes durch Torpedoboote war allerdings erfolglos. Am 10. Oktober kaperte das englische U-Boot „E 19" bei Gjedser den nach Lübeck bestimmten Dampfer „Lulea" (2250 t). Die Versenkung mißglückte, ebenso wie bei „Svionia"; der Dampfer trieb, nachdem die Mannschaft ihn hatte verlassen müssen, auf das Riff und konnte nach wenigen Tagen unbeschädigt geborgen werden. Tags darauf (11. X.) fiel eine ganze Reihe deutscher Erzdampfer, die nach Passieren von Ölands Södra Udde den Kalmarsund überquerten und dabei die schwedischen Hoheitsgewässer vorübergehend verließen, demselben Unterseeboot zum Opfer. „Walter Leonhardt" (1250 t), „Gutrune" (3000 t) und „Direktor Reppenhagen" (1700 t) wurden durch Öffnen der Bodenventile und Sprengung zum Sinken gebracht, die Besatzungen wurden von schwedischen Schiffen aufgenommen. „Nicomedia" (4400 t), welche erst bei Dunkelwerden die Südspitze von Öland rundete, konnte noch auf den Leuchtturm zusteuern und die Hoheitsgewässer erreichen. Der Dampfer wurde trotzdem versenkt; ein deutscher Protest wurde von Schweden zurückgewiesen, weil nicht erwiesen sei, daß der Untergangsort im Hoheitsgebiet läge. Ein fünfter Dampfer, „Germania" (1900 t), entzog sich der Versenkung durch Flucht und lief auf eine Sandbank, genau 2 sm von der Küste entfernt. Das U-Boot, welches bis zu diesem Augenblick auf den Dampfer geschossen hatte, scheute sich nicht, längsseit zu gehen und ein Loch in den achteren Laderaum zu sprengen. Diesmal lag die Neutralitätsver-

letzung offen zutage, so daß Schweden Einspruch erhob. England antwortete, das Leck sei durch Kesselexplosion verursacht, und die Schüsse seien gefeuert, um den Dampfer vor der Untiefe zu warnen, auf die er lossteuerte. Die schwedische Regierung erklärte offiziell, daß die englische Darstellung in gewissen Punkten unannehmbar sei, und die Presse spottete über die englischen Ausflüchte. „Germania" wurde abgeschleppt und in der Heimat ausgebessert. Der mit Eisenerz nach Stettin bestimmte schwedische Dampfer „Nike" wurde von „E 19" nach Kronstadt aufgebracht, mußte aber freigelassen werden, weil Erze nach der Londoner Erklärung von 1909 nicht als Konterbande erklärt werden durften.

Nun ging der Großadmiral noch einen Schritt weiter in der Zurückstellung anderer Aufgaben gegenüber der U-Bootsjagd. Admiral Schultz erhielt Befehl, mit der Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser die Küstenstraße von Libau bis Brüsterort, mit einer Hälfte der II. Minensuchdivision die Strecke bis Jershöft zu sichern. Die andere Hälfte mußte der Küstenschutzdivision, deren Befehlsbereich bis Jershöft—Öland ausgedehnt wurde, abgetreten werden. Admiral Mischke bekam außerdem noch sechs Fischdampfer, die auf Anordnung der Kriegsleitung den Vorpostenflottillen der Elbe und Jade entnommen wurden. Es kreuzten fortan auf den Kursen

Jershöft—Saßnitz	7 Minensuchboote (Halbdivision Marwitz),
Saßnitz—Trelleborg	1 Kreuzer, 4 Tender der Torpedoschule,
Möen—Öland	2 Torpedoboote, 1 Hilfskreuzer, 3 Vorpostenboote,
Gjedser Enge	1 Vorpostenboot oder Tender,

Neustädter, Lübecker, Wismar-Bucht 1 Vorp.-Boot, 6 Fischermotorboote. Warnemünde wurde mit Frontflugzeugen ausgestattet, und die bis dahin unbesetzten Flugstationen Stralsund und Köslin wurden in Dienst gestellt, so daß bei günstigem Wetter das ganze Küstengebiet täglich ein- bis zweimal beflogen wurde. Schließlich gelang es, noch ein Unterseeboot heranzuziehen. „U 66" sollte in getauchtem Zustand von einem militärisch besetzten Dampfer geschleppt werden; wurde dieser von einem feindlichen U-Boot angehalten, dann sollte es telephonisch Nachricht bekommen, loswerfen und angreifen. Schweden machte einen Versuch, seine Schiffe zu schützen, indem es sie von Kriegsfahrzeugen begleiten ließ. Anfang November gingen 12 schwedische Dampfer im Konvoi von Landsort nach Bornholm. Dieselbe Maßnahme auch für den deutschen Handel einzuführen, was von mehreren Reedern vorgeschlagen wurde, hielt Prinz Heinrich, abgesehen davon, daß es ihm an Torpedobooten fehlte, nicht für zweckmäßig; Konvois würden den U-Booten ein besseres Ziel bieten als einzelne Schiffe, und es bestand die Gefahr, daß Dampfer unter Kriegsschiffsgeleit ohne Warnung torpediert würden. Von neuem wurde den

Kapitänen eingeschärft, sich innerhalb des neutralen Hoheitsgebiets zu halten und die offenen Strecken nachts zu passieren, die Versicherungsgesellschaften wurden veranlaßt, die über den Seeverkehr verhängte Sperre aufzuheben, und der Warnungs- und Nachrichtendienst wurde straffer bei den Marinebehörden in Kiel zusammengefaßt.

Der Oberbefehlshaber ging außerdem daran, eine Anregung seines Minenreferenten, Korvettenkapitäns v. Rosenberg, nutzbar zu machen, nämlich als Träger der neuartigen U-Bootsbekämpfungsmittel (Seite 294) einen Verband aus Heringsloggern und Motorbooten, den einzigen in Kürze greifbaren Fahrzeugen aufzustellen. Er hoffte von ersteren rund 100, von den letzteren die doppelte Anzahl zusammenzubekommen; 20 alte Torpedoboote sollten als Führerboote dienen. Weiter gedachte er drei Handelsschiffe zu U-Bootsfallen nach Art der von den Engländern benutzten auszubauen. Seine Vorschläge wurden in Berlin wohl gebilligt und als dringlich anerkannt, ebenso wie seine Forderung auf Vermehrung der Torpedo- und Vorpostenboote, aber der Personalbedarf war zu groß. Im Laufe der nächsten Monate wurden 270 jüngere Offiziere gebraucht, im besonderen zur Besetzung der neuen U-Boote, man würde eine Reihe älterer Linienschiffe außer Dienst stellen müssen. Noch bevor hierüber entschieden wurde, geschah alles, um die Pläne des Prinzen zu verwirklichen. Die U-Bootsfallen wurden in Auftrag gegeben, die Logger und Motorboote ausgesucht, die Indienststellung der Torpedoboote befohlen. Eine XI. Torpedobootsflottille war in der Aufstellung begriffen. Die Fischdampfer der Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser traten als Verstärkung zur Vorpostenhalbflottille Ost, die Division erhielt dafür ähnlich der Hilfsminensuchdivision Swinemünde 12 seetüchtige Motorboote mit dem 8000 t-Dampfer „Fürst Bülow" als Mutterschiff. Gleichzeitig kam auf Drängen des Prinzen noch eine weitere Division dieser Art in Dienst, bestehend aus 12 neu erbauten Motorsuchbooten und dem Dampfer „Ammon"; die drei wurden nun einheitlich „Minenräumdivisionen" benannt. Allerdings würden mehrere Monate vergehen, bevor die neuen Verbände vollzählig und kriegsbrauchbar waren.

Die feindliche U-Boots-Offensive störte auch die Kriegführung im Osten. Die Abgabe mehrerer Verbände für den Patrouillendienst hatte zur Folge, daß die Positionen der neuen Sicherungslinie Östergarn—Lyserort (Seite 303) nicht voll besetzt werden konnten; erst am 13. Oktober übernahm eine Rotte die Wache zwischen Hoborg und Öland, und am 15. kam notgedrungen Position 6 und die Hafenwache vor Windau in Fortfall. Auch hier häuften sich zeitweilig die Alarmnachrichten: „U 9" traf am 10. bei Hoborg einen westwärts steuernden Gegner, am 12. meldete das Vor-

postenboot vor Windau ein Unterseeboot, „Braunschweig" glaubte sich, von Kiel zurückkehrend, vor Libau mit einem Torpedo angegriffen, und bei Brüsterort sank plötzlich der Öldampfer „Willkommen" (3100 t) mit der Hälfte der Besatzung (13 Mann). Tags darauf wurde „Augsburg" einwandfrei bei Steinort von einem U-Boot beschossen, und am 14. wurde „S 149", Oberleutnant z. S. Menzel, unweit der Unfallstelle „Willkommen" offenbar durch eine Mine im Achterschiff schwer beschädigt; es konnte nach Danzig eingeschleppt werden, 1 Mann wurde vermißt. Gleich nach dem Sinken des Öldampfers hatten Torpedoboote das vermeintliche U-Boot gejagt, dann war die II. Minensuchdivision an die Arbeit geschickt worden. Nun wurde der Verkehr nach dem Osten über Kahlberg umgeleitet, und die allein verfügbaren 6 Minensuchboote der Gruppe Doflein fanden nach Tagen, aufgehalten durch die Jagd auf ein U-Boot, welches angeblich südlich Hela in ein Fischernetz geraten war, 2 stark bewachsene Minen. Es waren die Reste einer Sperre, die in der Nacht vom 5./6. November 1914 von „Nowik" geworfen wurde[1]); 10 Monate war der lebhafteste Verkehr dicht an ihr vorbei oder über sie hinweggegangen, bevor sie am 6. September dem Dampfer „Breslau" zum Verhängnis wurde (Seite 296), und erst nach weiteren Verlusten wurde sie entdeckt[2]).

Der Patrouillendienst im Westen spielte sich ein, nicht ohne daß Beschränkungen in der Lichterführung — die Dampfer zeigten des Nachts nur die Seitenlaternen, Kriegsschiffe fuhren ganz abgeblendet — und die Verwendung unvollkommen ausgebildeter Fahrzeuge zu einem schweren Unfall führten: Am 15. Oktober spät abends überrannte das Fährschiff „Preußen" bei Saßnitz das vor ihm sichernde „T 100", Oberleutnant zur See d. Res. Bradhering, von der Torpedoschule. Das Boot sank sofort; nur 5 Mann wurden gerettet. Feindliche U-Boote wurden noch hier und da gemeldet, sie hielten sich aber so zurück, daß sie weder von den Patrouillenfahrzeugen noch aus der Luft erspäht wurden. Nur einmal konnte ein Luftschiff, der kürzlich in einer zweiten neuen Seddiner Halle stationierte „S L 6", Kommandant Kapitänleutnant Boemack, unbewußt einem Dampfer von Nutzen sein, welcher südwestlich Bornholm von einem U-Boot verfolgt wurde. Dieses tauchte nämlich, sobald es des Luftschiffs von ferne ansichtig wurde.

Am 21. Oktober morgens traf das Vorpostenboot „Meteor" bei stürmischem Wetter südwestlich von Ystad ein Unterseeboot ohne Flagge, an-

[1]) Vgl. „Der Krieg zur See", Ostsee Band I, Seite 233.

[2]) Auch der Feind hatte im Oktober einen Ausfall infolge eines Minentreffers: Der Zerstörer „Ukraina" wurde in der Irbenstraße beschädigt und mußte die Werft aufsuchen.

scheinend im Begriff zu tauchen. Das Passieren eines schwedischen Unterseebootes war angekündigt; man hatte den Neutralen diese Vorsichtsmaßregel nahegelegt und gebeten, ein durch den Sund gehendes U-Boot von einem Kriegsschiff begleiten zu lassen. Da nur Handelsdampfer im Abstand von mehreren Seemeilen zu sehen waren, eröffnete das Vorpostenboot auf 1600 m das Feuer und setzte, als sich nach 6 Schuß am Geschütz ein Versager einstellte, zum Rammstoß an. Erst jetzt, auf 200 m, war eine kleine schwedische Kriegsflagge hinter dem Turm zu erkennen, und einer der Dampfer entpuppte sich als ein Hilfsschiff der schwedischen Kriegsmarine, das Werkstattschiff „Blenda". Mit Bestürzung erkannte der deutsche Kommandant, Hilfssteuermann Rese, daß er das schwedische U-Boot „Hvalen" angegriffen und einen Mann der Besatzung verwundet hatte. Glücklicherweise war das von einem Offizier geführte Vorpostenboot „Regulus" in der Nähe, so daß er einen Zeugen besaß. Die deutsche Regierung sprach ihr lebhaftes Bedauern aus und erklärte sich bereit, für die Hinterbliebenen des inzwischen verstorbenen Schweden zu sorgen. Sie mußte indessen den schwedischen Behauptungen, „Blenda" habe nur 1500 m hinter dem U-Boot gestanden, die Flagge sei gut zu sehen gewesen, und die Beschießung habe sich innerhalb des Hoheitsgebietes abgespielt, widersprechen; das deutsche, nach Landpeilungen genommene Besteck lag 4 sm von der Küste ab, den deutschen Kommandanten traf keine Schuld. Ein in freundschaftlichen Formen gehaltener Notenwechsel und mündliche Verhandlungen brachten die beiderseitigen Darstellungen einander nur um ein geringes näher. Der Fall stand nicht vereinzelt da: Im Oktober 1914 wurde das dänische U-Boot „Havmanden" im Kattegat von einem englischen U-Boot mit Torpedos beschossen[1]), und auch zwischen deutschen Fahrzeugen kamen Verwechslungen vor, jedoch ohne daß Schaden entstand.

Der Feind machte eine neue Stelle ausfindig, wo die Dampfer wegen gefährlicher Untiefen die Hoheitsgewässer mieden. Zwischen Landsort und Häfringe in der Norrköping-Bucht hielt „E 9" am 18. und 19. Oktober zwei mit Erz beladene deutsche Dampfer, „Pernambuco" (4800 t) und „Dalälfven" (1050 t), an und versenkte beide mit Torpedos. Dagegen war der Holzdampfer „Soederhamn" (1500 t) nicht unter Wasser zu bringen; obwohl die Seeventile geöffnet und der Maschinenraum durch Sprengung unter Wasser gesetzt wurde, konnte er von der an Bord zurückgekehrten Besatzung nach Oxelösund gebracht und geborgen werden. Der mit Kohlen nach Sundsvall bestimmte „Johannes Ruß" (1750 t) schwamm gleichfalls und wurde von herbeigerufenen Bergungsfahrzeugen abgeschleppt, ging jedoch,

[1]) Vgl. „Der Krieg zur See", Ostsee Band I, Seite 217.

als er schon dicht bei Häfringe stand, plötzlich infolge einer Detonation im Achterschiff unter; die hohe Wassersäule ließ kaum einen Zweifel, daß er von einem Torpedo getroffen war, aber Beweise fehlten. Zwei weitere Dampfer konnten nach Oxelösund flüchten.

In einem halben Monat waren neun Dampfer von zusammen über 20 000 t verlorengegangen, ungerechnet zwei gestrandete, die abgebracht werden konnten. Die Reeder kündigten Einstellung der Schiffahrt an, die Industrie wies demgegenüber darauf hin, daß eine Verminderung der Erzeinfuhr die Munitionserzeugung beeinträchtigen werde, zumal einer der Exporthäfen, Lulea, schon Mitte November vereiste. Nunmehr gab die Kriegsleitung den erneuten Anträgen des Ostseebefehlshabers statt und befahl der Hochseeflotte, bis 25. Oktober zwei Kleine Kreuzer und zwei Torpedobootsflottillen zur Verfügung zu stellen. Der Entschluß war für die Nordsee von einschneidender Bedeutung, nicht nur trug er dazu bei, eine im Gange befindliche Unternehmung nach dem Skagerrak vorzeitig abzubrechen[1]), sondern die Flotte war überhaupt außerstand gesetzt, Vorstöße zu unternehmen, solange die Torpedoboote fehlten. Die III. Flottille, Korvettenkapitän Hollmann, trat zur Küstenschutzdivision und wurde, da es in Saßnitz an Heizöl fehlte, in Swinemünde stationiert, um von da aus die schwedische Küste bis Öland zu überwachen. Der bisher dort tätige Hilfskreuzer mit einigen Vorpostenbooten erhielt das Dreieck Saßnitz—Jershöft—Swinemünde zugewiesen, die Halbdivision Marwitz der II. Minensuchdivision wurde nach Libau entlassen. Die V. Flottille, Korvettenkapitän Heinecke, und, als diese nach 14 Tagen in die Werft ging, die I. Flottille, Korvettenkapitän v. d. Knesebeck, teilte sich mit der VIII. und X. in den Dienst in der östlichen Ostsee. Die beiden Kreuzer, „Stuttgart", Fregattenkapitän v. Gohren, und „Berlin", Kapitän zur See Frhr. Friedrich v. Bülow, sollten sich mit „Bremen" in der Leitung des Sicherungsdienstes ablösen; „Augsburg" erledigte in Danzig eine Reparatur, „Lübeck" hatte Werftliegezeit.

Bevor die Verstärkungen eintrafen, war dem westlich Libau lauernden englischen U-Boot „E 8", Kapitänleutnant Goodhart, ein großer Erfolg beschieden. S. M. S. „Prinz Adalbert", Kommandant Kapitän zur See Bunnemann, wurde am 23. Oktober von einem Torpedo so unglücklich getroffen, daß die Munition in einer Kammer mit zur Entzündung gebracht wurde. Als die riesige Sprengwolke in sich zusammenfiel, war von dem Schiff nichts mehr zu sehen. Die beiden Sicherungsboote, „S 142" und „S 143", fanden nur 3 Überlebende. Die Boote hatten keine Torpedo-

[1]) Vgl. „Der Krieg zur See", Nordsee Band IV, Seite 345.

laufbahn gesehen, das Schiff selbst hatte keine Alarmsignale gemacht, deshalb glaubte man an einen Minentreffer und rief die II. Minensuchdivision herbei. Auch als eine russische Funkstation den Erfolg als Tat eines U-Bootes bekanntgab, waren nicht alle Zweifel beseitigt, es konnte eine U-Bootsmine die Ursache sein. Es war der schwerste Verlust, den die Ostseestreitkräfte seit Kriegsbeginn erlitten hatten, 32 Offiziere und 640 Mannschaften wurden in die Tiefe gerissen, das Flaggschiff des Admirals Hopman war nicht mehr. Der Admiral selbst und sein Stab hatten sich vor dem Auslaufen ausgeschifft, weil das Schiff wegen Mangels an Kleinen Kreuzern vorübergehend die Leitung in der Vorpostenlinie übernehmen sollte. Um einer Wiederholung vorzubeugen, wurden auf allen älteren Schiffen die Granaten mit Ausnahme der Bereitschaftsmunition entschärft, die Kartuschen möglichst weit nach mittschiffs umgelagert, an der Außenseite der Munitionskammern eine Schicht leerer Packgefäße zwischengeschoben; allerdings wurde dadurch der Munitionsbestand verringert. Als sich die U-Bootsangriffe auf den Zufahrtswegen nach Libau wiederholten, wurde das Ein- und Auslaufen von Schiffen bei Tageslicht verboten.

Der Feind dehnte den Handelskrieg auch nach der Bottensee aus. Am 24. Oktober wurden zwei Dampfer im Nordausgang von Öregrunds Grepen von dem russischen U-Boot „Alligator" verfolgt, „Pitea" entkam, dagegen wurde „Gerda Vith" (1800 t) nach einem finnischen Hafen aufgebracht. Das gleiche Schicksal erlitten 5 Tage später „Frascati" (1750 t) und „Stahleck" (1100 t), die südlich Sundsvall von 4 Torpedobooten bzw. bei Svartklubben in der Alandssee von dem U-Boot „Kaiman" aufgebracht wurden. Da die Besatzungen gefangengenommen und verschleppt wurden, erfuhr man erst Ende 1918, daß alle drei innerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer gekapert worden sind. Andere Dampfer wurden in neutralem Gebiet beschossen. Schon am 23. Oktober hatte Deutschland in Stockholm auf die Gefahr aufmerksam gemacht und für den nördlichen Öregrund sowie die Strecke von Svartklubben bis Simpnäsklubb, wo die Dampfer sich stellenweise fast 3 sm von Land entfernten, um Bewachung gebeten. Mehrfach sind denn auch deutsche Dampfer durch das Dazwischentreten schwedischer Torpedoboote von ihren Verfolgern befreit worden.

Den von der Marine getroffenen umfassenden Maßnahmen war es zu danken, daß die U-Boote, obwohl sie fast täglich an den bedrohten Stellen gesichtet wurden, nur noch den Holzdampfer „Suomi" (1000 t) in der Hanö-Bucht überraschen und durch Anstecken der Ladung vernichten konnten (2. XI.). „Claus Horn" (2700 t) und „Lulea" (2250 t) gingen dadurch verloren, daß sie in ungewohntem Fahrwasser am Nordausgang des Kalmarsundes, der neuerdings von den Dampfern benutzt wurde, auf

Grund gerieten. Zweimal wurde die Kieler Bucht in Alarmzustand versetzt; die zugrundeliegenden Meldungen bestätigten sich nicht. Aber im Osten wurden verschiedentlich Kriegsschiffe angegriffen, am 26. Oktober der Fischdampfer auf Position 2 (bei Östergarn), am 30. „Berlin" nordwestlich Steinort mit einer Salve von 4 Torpedos, am 1. November der vor Libau kreuzende Lotsendampfer, am 6. „Lübeck" in der Gegend von Pappensee, am 7. ein Sperrfahrzeug vor Neufahrwasser und der Marine-Kohlendampfer „John Sauber" bei Brüsterort; dieser wurde von einem Torpedo getroffen, der jedoch nicht detonierte. Weniger glücklich war an demselben Tage nördlich Arkona S. M. S. „Undine", Fregattenkapitän Windmüller, welche vor der von Trelleborg kommenden Fähre sicherte; da die Torpedolaufbahn infolge schlechten Wetters zu spät erkannt wurde, erhielt sie mittschiffs einen schweren Treffer. Das einzige Sicherungsboot, „V 154", Oberleutnant zur See Schreiber, welches gerade auf der anderen Seite stand, nahm die Verfolgung des U-Bootes auf, wurde dann aber längsseit gerufen, weil der Kreuzer zu sinken begann. Eine Anzahl Verwundeter war schon herübergegeben, als Torpedoobersteuermann Clasen eine neue Laufbahn herankommen sah. Das Boot kam durch sofortiges Ablegen um Meter frei, „Undine" aber wurde zum zweiten Male getroffen und ging nach wenigen Minuten unter, bis zuletzt auf das Sehrohr feuernd. „V 154" und die Rettungsboote der inzwischen herangekommenen „Preußen" nahmen trotz des Seeganges den größten Teil der Besatzung auf; unter den 24 Toten und Vermißten befand sich auch der I. Offizier, Kapitänleutnant Martini. Daß die Verluste nicht größer waren, ist der Umsicht des Torpedobootskommandanten, der seemännischen Tüchtigkeit seiner Besatzung und dem kameradschaftlichen Verhalten der im Wasser Treibenden zu danken. Der Angreifer war „E 19", Kapitänleutnant Cromie, das auch den Dampfer „Suomi" vernichtet hatte.

Die eigenen Unterseeboote standen ebenfalls an der feindlichen Küste, soweit sie nicht in Reparatur lagen. „U 9", Oberleutnant zur See Spieß, hatte vom 3. bis 9. Oktober den Eingang zum Finnischen Meerbusen überwacht, die Befestigungen von Utö erkundet und festgestellt, daß trotz der russischen Minen Handelsschiffe in die Alandssee einliefen. „U 17", der Ersatz für „U 26", Kommandant Kapitänleutnant Hans Walther, kreuzte vom 20. bis 25. bei Bogskär, wobei es in der Alandssee den schwedischen Dampfer „Wally" aufbrachte, dessen Rohgummiladung zum Schein nach Raumo deklariert, in Wirklichkeit für Deutschland bestimmt war; ein mitgebrachtes Prisenkommando überführte ihn nach Memel. Ein zweiter Dampfer, „Rumina" (1400 t) mit Holz nach London, wurde unter Führung des Wachoffiziers des U-Bootes nach Libau geschickt, lief jedoch östlich

Gotland auf eine treibende Mine und sank, die Mannschaft konnte sich bis auf 6 Mann retten. Die Versuche von „U 66", Kapitänleutnant v. Bothmer, im Schlepp von Dampfer „Alexandra" getaucht zu fahren, gelangen zur Zufriedenheit; nur die Telephonverbindung versagte wiederholt. Während der Dampfer neues Material holte, kreuzte das U-Boot selbständig am 24. und 25. auf dem Dampferwege bis zum Kalmarsund. „UA", Oberleutnant zur See Scherb, fahndete drei Tage lang zwischen Libau und Hoborg und auf der Hoborg-Bank nach feindlichen U-Booten. Anschließend hielt „UB 5", Oberleutnant zur See Smiths, welches soeben aus Flandern angelangt war, ebensolange eine Wartestellung vor Libau besetzt. Die Erfahrungen von „U 9" und „U 17" brachten die Oberleitung auf den Gedanken, in der Bottensee mit U-Booten Handelskrieg zu führen. Aber eingezogene Erkundigungen ließen die Aufgabe nicht lohnend erscheinen, außer einigen Schweden verkehrte nur noch ein halbes Dutzend kleiner russischer Dampfer, und die Russen hatten vor verschiedenen Häfen Minen ausgelegt.

Anfang November waren drei U-Boote auf einmal in See: „U 10", Kapitänleutnant Stuhr, operierte gegen die feindlichen U-Boote und Kreuzer — auch solche sollten sich am Handelskrieg beteiligen — in der Alandssee, am 5., 6. und 7. November weiter nördlich in der Gefle-Bucht; hier wurde der russische Dampfer „Birgit" (200 t) durch Sprengpatronen versenkt. „U 9", Oberleutnant zur See Spieß, hielt bis zum 8. die Einfahrt nach Reval unter Beobachtung und torpedierte am 5. bei Odensholm den etwa 600 t großen russischen Minensucher Nr. 4. Oberleutnant zur See Vesper mit dem Minen-U-Boot „UC 4" ging, zur Brennstoffersparnis ein Stück weit von „V 108" geschleppt, über Dagerort nach Utö, drang am 2. November östlich der Insel getaucht bis Vidskär vor, warf auf dem Kurse Utö—Lohm—Abo an verschiedenen Stellen seine 12 Minen und kam am anderen Morgen unbeschädigt wieder aus den Schären heraus. (Textskizze 21 auf Seite 250.) Keines der Boote brachte, so erfolgreich ihre Unternehmungen sonst waren, Beobachtungen bezüglich der Kurse mit, die die feindlichen U-Boote benutzten. Die Oberleitung legte hierauf besonderen Wert, weil sie beabsichtigte, dort Minen zu legen. Sie plante sogar, die Häfen der Alandsinseln aus der Luft auf U-Boote zu erkunden, und als Vorbereitung hierzu nahmen Kreuzer und Torpedoboote probeweise Flugzeuge an Bord. Aber zu keinem Zeitpunkt war es möglich, eine genügende Anzahl Torpedoboote aus dem Patrouillendienst herauszuziehen.

Aus dem gleichen Grunde kam es nicht zu Offensivunternehmungen schwerer Streitkräfte nach dem Eingang des Finnischen Meerbusens, wie sie Vizeadmiral Schultz sich vorgenommen hatte, als er die Sicherungs-

linie Östergarn—Lyserort einrichtete. Nur einmal, am 20. Oktober, stieß „V 100", Kapitänleutnant Lindau, mit 2 Booten vor und zeigte sich bei Dagerort, Hufvudskär und Gotska Sandö, und am 22. fuhr „Bremen", Korvettenkapitän Walter, die Dampferkurse an der schwedischen Küste von Hufvudskär bis Öland ab.

Die russischen Seestreitkräfte im Rigabusen wurden nach Kräften in Atem gehalten. In einer Gutwetterperiode Mitte Oktober starteten täglich 3 bis 4 Flugzeuge von dem Mutterschiff in Windau und von Bausk, belegten die Bahnhöfe um Riga und die Hafenanlagen in Arensburg mit Bomben und kämpften mit den Wachzerstörern in der Irbenstraße. Wiederholt glaubten sie, Treffer beobachtet zu haben; sie täuschten sich, jedenfalls haben sie in diesem Jahre keinen russischen Zerstörer ernsthaft beschädigt. (H. Graf.) Deren Abwehrfeuer blieb nicht wirkungslos, am 11. Oktober wurde „269" dicht vor Riga zur Landung gezwungen, und am 30. mußte Oberleutnant zur See v. Roques mit „473" infolge eines Schusses durch den Vergaser bei Zerel niedergehen; die Flieger gerieten in Gefangenschaft. Am 15. war auch einmal „SL 4", Kapitänleutnant d. Res. Wolff, bis Zerel vorgestoßen und hatte Bomben geworfen; das Luftschiff konnte die Wirkung nicht beobachten, weil die Dunkelheit schon hereingebrochen war. Eigentlich galt die Fahrt einem Angriff auf Reval, aber das Schiff erwies sich als nicht leistungsfähig genug.

Am 22. Oktober beobachtete ein Flieger in Richtung Domesnäs Geschützfeuer, konnte sich aber wegen Brennstoffmangels auf nähere Erkundung nicht einlassen. Zu spät erfuhr das Flugzeugmutterschiff in Windau, daß der Feind gelandet war. Der vertretungsweise im Rigabusen befehligende russische Kapitän zur See Koltschak hatte bei Morgengrauen unter Deckung von „Slawa" 250 Matrosen und 150 Dragoner (ohne Pferde) mit zusammen 9 Maschinengewehren bei Petragge an Land geworfen. (Skizze 17 auf Seite 209.) Das Landungskorps drängte die dortige Wache ab und konnte beim Vorrücken längs der Küste nach Osten einen Zug Landsturm auf dem Marsche überraschen. Die deutsche Abteilung zog sich unter Verlusten auf die Wache in Domesnäs und mit dieser auf Dondangen zurück, wo eine Kompagnie in Reserve lag. Abends schifften sich die Russen wieder ein. „Slawa" und die Zerstörer unterstützten das Unternehmen durch Beschießen von Petragge, Domesnäs und Gipken. Da nur bis Dondangen Telephon hatte gelegt werden können, kamen erst am Nachmittag verschwommene Meldungen nach Libau, und erst 24 Stunden später hatte man die Gewißheit, daß der Feind abgezogen

war, daß er also nichts Ernsteres als einen Handstreich im Schilde führte. Allerdings zeigten sich auch an diesem Tage noch Kriegsschiffe an der ganzen Küste, und Rojen und Markgrafen wurden von „Slawa" beschossen. Die Meldungen der Nachrichtenstellen wurden von den 7 Flugzeugen bestätigt, die im Laufe des Vormittags bis Runö hin aufklärten. Eins von ihnen griff bei Rojen 2 Transportdampfer an, hatte aber des böigen Wetters wegen keinen Erfolg.

Der Feind erreichte mit der Landung, daß eine Kavalleriedivision im Küstenschutz eingesetzt wurde, aber nicht sein eigentliches Ziel, eine derartige Beunruhigung des Hinterlandes, daß ein bevorstehender Angriff des deutschen linken Flügels unterblieb. Dieser nahm planmäßig am 31. Oktober seinen Anfang. Während er weiter im Lande gut vorwärtsschritt und zur Wegnahme von Kemmern führte, kam er an der Küste, wo „Grosjaschtschi" sich an der Abwehr beteiligte, nicht weiter. Am 10. November erzielte der Feind, im wesentlichen durch die schweren Geschütze der „Slawa", daß in der Nacht Kemmern geräumt und die Front wieder bis westlich Kap Ragotsem zurückgenommen wurde. Die Marine konnte nichts zu ihrer Entlastung tun. Nach der Landung bei Petragge hatte die Oberste Heeresleitung gefragt, ob nicht den fortgesetzten Belästigungen des ans Meer stoßenden Flügels der Ostfront ein Ende gemacht werden könne. Der Admiralstab sah keine andere Möglichkeit als die Erringung der Seeherrschaft im Rigabusen, die wiederum die Besetzung der Inseln Ösel und Dagö zur Voraussetzung hatte. Einen solchen Einsatz lohnte das Ziel nicht. Aber es wurden von neuem Überlegungen angestellt, ob man nicht durch Luftstreitkräfte helfen, ein U-Boot in den Meerbusen schicken oder über Land Minen nach der Ostküste schaffen könnte. Dies nahm man für das Frühjahr in Aussicht, ebenso die Stationierung von Torpedoflugzeugen, die sich in der Erprobung befanden, in Windau oder Angernsee. Der Chef des IV. Geschwaders, Vizeadmiral Schultz, hatte aus den ersten Nachrichten den Eindruck gewonnen, daß die Landung ein größeres Flottenunternehmen einleitete, und deshalb beantragt, bis zur Klärung der Lage ein Großkampfschiffsgeschwader, eine Aufklärungsgruppe, die notwendigen Begleitflottillen und eine Minensuchdivision nach der Ostsee zu ziehen. Dem entsprach der Admiralstab insoweit, als er den Flottenchef veranlaßte, jene Verbände auf die Elbe zu legen.

S. M. der Kaiser konnte sich den Erwägungen des Reichs-Marine-Amts und des Admiralstabes betreffs Freimachens von Seeoffizieren für Neubauten und neue Formationen (Seite 326) nicht verschließen und befahl am 1. November die Außerdienststellung der Schiffe des V. Geschwaders, welche mit reduzierter Besatzung als „Bereitschaftsdivision" in Kiel

lagen. An ihre Stelle sollten die 5 „Wittelsbach"-Schiffe treten; „Braunschweig" und „Elsaß" sollten auch nur noch einige Monate in Libau bleiben. Als einziger Ersatz wurde der ganz neue und schnelle, mit 15 cm-Geschützen ausgerüstete Kreuzer „Elbing" bewilligt. Eine Verlegung des II. Geschwaders nach Libau wurde nicht ins Auge gefaßt, weil diese Schiffe den „Gangut"s unterlegen und in Anbetracht der U-Bootsgefahr in der Ostsee nicht genügend sinksicher waren. Der Antrag des Prinzen Heinrich, bis zur Eisperiode das I. Geschwader mit Zubehör nach Swinemünde zu legen oder mit Teilen der Flotte hin und wieder einen Vorstoß nach dem Norden zu machen, ging nicht durch. Nur erledigte ein Verband nach dem anderen, anstatt auf der Elbe zu liegen, Übungen in der Kieler Bucht.

Auf eine Frage des Prinzen Heinrich, was die Kriegsleitung unter den veränderten Umständen von den Ostseestreitkräften erwarte, antwortete Admiral v. Holtzendorff, Ziel bleibe wie bisher die Störung einer russischen Offensive. Im besonderen handle es sich darum, die Tätigkeit der feindlichen Unterseeboote, vor allem so weit sie gegen die Handelsschiffahrt gerichtet sei, zu unterbinden. Die Vorstöße der eigenen U-Boote müßten fortgesetzt werden, möglichst auch nach dem Finnischen Meerbusen. Eine weitere Aufgabe bestehe in der Vernichtung der „Slawa", falls sie mit Beginn der Vereisung den Rigabusen verließe. Der Oberbefehlshaber erteilte dazu am 16. November die folgenden Richtlinien: Hauptaufgabe der leichten Streitkräfte ist der Handelsschutz und die Bewachung der Linie Östergarn—Lyserort, daneben sollen die Kleinen Kreuzer gelegentlich das Gebiet nördlich der Sicherungslinie aufklären und durch Zeigen der Flagge an den schwedischen Küsten den nach Landsort vorgeschobenen Torpedobootsposten decken (siehe unten). Es sind Vorkehrungen zum Abfangen von „Slawa" zu treffen. Die Beobachtung des Finnischen und Bottnischen Meerbusens ist Sache der U-Boote, ausgiebige Verwendung von „UC 4" zur Verseuchung der Eingänge zu den feindlichen Stützpunkten wird empfohlen. Die Luftschiffe sollen, soweit es die Aufklärungsaufgaben zulassen, auf den Handelsstraßen patrouillieren. Die U-Bootsgefahr zwingt, die Demonstrationsfahrten der Linienschiffe und Panzerkreuzer einzuschränken und diese 4 Schiffe im allgemeinen durch ihre Anwesenheit in Libau wirken zu lassen. In dem unwahrscheinlichen Falle eines russischen Angriffs auf Libau werden die Linienschiffe sich vom Vorhafen aus an der Abwehr beteiligen müssen; in offener See den Kampf anzunehmen, ist bei der geringen Zahl der Schiffe zwecklos. Demnächst wird ein Hilfsstreuminendampfer gestellt werden, der bei Bedrohung eine Schutzsperre vor Libau auslegen kann. Für den offensiven Minenkrieg sind Vorschläge zu machen, Minen sind jedoch zur Zeit knapp. Die Verwendung der Minensuch- und

-räumdivisionen ergibt sich aus den Verhältnissen, eine weitere Minensuchdivision kann vorläufig nicht zur Verfügung gestellt werden.

Der Schutz der Schiffahrt vor U-Booten und Minen und die Bewachung der Linie Östergarn—Lyserort nahm alle Kräfte in Anspruch. Die Position 1, die nach der Nordspitze Ölands verlegt worden war, und eine neue Position 7 bei Häfringe—Landsort waren ständig mit Torpedobooten besetzt. (Karte 8.) Alle 20 Stunden verließ eine Rotte der X. oder VIII. Flottille, Korvettenkapitän Wieting bzw. Hundertmark, Libau[1]), marschierte nach Landsort (über 200 sm), blieb dort 18 Stunden, kreuzte ebensolange bei Ölands Norra Udde und kehrte dann über Segerstad, später über Kapelludden nach Libau zurück. 3—4 Rotten waren unterwegs, eine fünfte lag im Hafen in sofortiger Bereitschaft; daß sie täglich zu einer anderen Stunde ausliefen, hatte den Zweck, die Regelmäßigkeit der Fahrten vor den feindlichen U-Booten zu verbergen. Die ursprüngliche Absicht, Gruppen von drei Booten zu schicken, mußte wegen Bootsmangels fallen gelassen werden; denn von der VIII. und X. Flottille waren jeweils 6 bis 8 Boote zur Kesselreinigung oder wegen Reparaturen abwesend, ein Antrag des Admirals Schultz auf Zuteilung einer weiteren Halbflottille aus der Nordsee hatte keinen Erfolg. Die V. bzw. I. Flottille, Korvettenkapitän Heinecke bzw. Tegtmeyer, je 9 Boote stark, davon durchschnittlich ein Viertel nicht fahrbereit, war wegen zu geringen Brennstoffvorrats für den Patrouillendienst ungeeignet, sie stellte deshalb die Begleitboote für den Wachkreuzer auf Position 4. Die III. Flottille, Korvettenkapitän Hollmann, sicherte von Öland ab nach Westen ähnlich wie jene im Norden. Wenn angängig, wurde Hin- und Rückmarsch so eingerichtet, daß gleichzeitig Dampfer gesichert wurden. Hier wie dort ergab sich kaum je eine Gelegenheit zum Eingreifen; nur einmal wurde an der Nordspitze Ölands und einmal bei Landsort ein feindliches U-Boot gejagt.

Längs der deutschen Küste wurde der Handelsschutz von meist einzeln fahrenden Vorpostendampfern ausgeübt. Auch sie wurden weniger durch U-Bootsjagd in Anspruch genommen als durch Begleitung von Dampfern, die Truppen oder sonst wichtige Transporte nach Libau brachten, und durch das Abschießen von Minen, die sich in dieser Jahreszeit in großer Zahl losrissen; es gab Tage, an denen 6 oder 7 Minen beseitigt wurden, ungerechnet die, die an den Küsten antrieben. Außerdem stellte die Vorpostenhalbflottille Ost, deren Chef, Korvettenkapitän Robertson, zur Zeit

[1]) Aufstellungen der X. und VIII. Flottille siehe Seite 44 und 202. Führer und Kommandanten waren mit einigen Ausnahmen, die im Text erwähnt wurden, noch dieselben. Die Boote der X. Flottille waren seit dem Frühjahr teilweise ausgetauscht, die 19. Halbflottille bestand jetzt wie die 20. aus Booten der Serie „S 138"/„S 149", Flottillenboot war „V 159" geworden.

über 29 Boote verfügte, die Wachboote auf Position 2, 3 und 5 sowie ein Verkehrsboot zwischen Libau und Windau. Flugzeuge und Luftschiffe waren nicht allzu häufig in der Lage mitzuwirken. Günstiges Wetter wurde von den Stationen von Warnemünde bis Libau stets zu Patrouillenflügen ausgenutzt, „S L 4" und „S L 6" kreuzten einige Male bis Bornholm—Kalmarsund—Brüsterort, „M IV" über den Buchten der westlichen Ostsee und vor dem Sund. Dieses Luftschiff wurde Anfang November abgerüstet, weil die Hülle verbraucht war. Die beiden anderen gingen durch Unglücksfall verloren: „S L 6", Kapitänleutnant Boemack, explodierte am 18. November 8 km nördlich Seddin aus unbekannter Ursache und stürzte mit der ganzen Besatzung brennend zu Boden, „S L 4" wurde am 11. Dezember in der Halle, deren Tore vom Sturm eingedrückt wurden, so schwer beschädigt, daß die Reparatur nicht lohnte. An die Stelle von „M IV" trat „P L 25", Hauptmann Manger, das allerdings in der Kieler Halle nicht Platz fand und deshalb von Fuhlsbüttel aus operierte; auch dieses alte Parseval-Schiff mußte nach einem Vierteljahr aus der Front zurückgezogen werden. Für die beiden Schütte-Lanz kam erst Anfang Februar Ersatz.

Die Minensuchdivisionen beteiligten sich an der U-Bootsabwehr (Seite 324 f., 329). Die jetzt unter dem Befehl von Kapitänleutnant d. Res. Frhr. v. Brandis stehende Hilfsminensuchdivision Swinemünde erhielt am 13. Oktober, nachdem „Braunschweig" vor Libau und „Augsburg" bei Steinort von einem U-Boot beschossen waren, den Auftrag, das Minengebiet bei Bernaten auf der 10 m-Linie zu durchbrechen und so dem Verkehr eine besser vor U-Booten geschützte Zufahrt nach Libau zu schaffen. Anfang November wurde sie nach Windau verlegt, um die Oberflächenstände in der am 7. Oktober geworfenen Ostsperre zu beseitigen und die drei feindlichen Sperren vor Windau und Backofen festzustellen. Die II. Minensuchdivision, Kapitänleutnant Doflein, arbeitete auf den Unfallstellen des Dampfers „Willkommen" und S. M. S. „Prinz Adalbert" und ging Anfang November daran, die ganze Strecke zwischen Hela und Brüsterort planmäßig abzusuchen. Zwischendurch wurde sie nach Heisternest (halbwegs Hela—Rixhöft) geschickt, wo am 10. November der Öldampfer „Bürgermeister Petersen" (2800 t) unter Verlust fast der ganzen Besatzung infolge einer Detonation unterging. Als keine Minen gefunden wurden, mußte der angesichts der Knappheit an Tankdampfern besonders schmerzliche Verlust einer Treibmine zugeschrieben werden, wollte man nicht einen U-Bootsangriff ohne Warnung annehmen. Ein solcher war nicht wahrscheinlich, weil der Dampfer nach der Detonation noch mehrere Stunden ungesichert getrieben war.

An die leichten Streitkräfte wurden außerordentliche Anforderungen gestellt. Stets nahmen die Boote außer vollen Bunkern soviel Kohlen an Deck wie nur möglich. Bekamen sie dann schlechtes Wetter, und das war die Regel, so war es schwierig, die Deckslast in die Bunker zu stauen, wiederholt wurde sie über Bord gespült. Seeschäden waren keine Seltenheit, am 5. November wurden drei Torpedoboote recht ernst beschädigt, Geschütze und Torpedorohre wurden durch völlige Vereisung unbenutzbar, und kaum einmal konnte ein Mann gerettet werden, der von einer überkommenden See mitgerissen war. Am 7. November blieb das nur 135 t große Torpedoboot „A 3", Oberleutnant zur See d. Res. Cäsar Bloch, auf dem Marsche von Kiel nach Danzig mit 1 Offizier und 25 Mann verschollen. Die Stürme und der von ihnen hervorgerufene Strom verursachten ziemlich erhebliche Besteckfehler, eine in Anbetracht der Minenfelder große Gefahr. Schneetreiben erschwerte oft die Ortsbestimmung an der gleichförmigen Küste Kurlands. Westlich Libau wurde deshalb auf Anforderung heimkehrender Streitkräfte ein Feuerschiff ausgelegt, und die Leuchttürme, außer Libau noch Pappensee, Steinort, Backofen, Windau und Lyserort, wurden behelfsmäßig in Betrieb genommen. Oft waren Wind und Seegang so stark, daß die Boote einlaufen oder zum mindesten Landschutz aufsuchen mußten, im November waren die Positionen der Sicherungslinie und an der schwedischen Küste infolgedessen nur an der Hälfte der Tage besetzt.

Am 20. November wurden noch einmal zwei Dampfer bei Simpnäsklubb (Alandssee) von einem U-Boot verfolgt, am 4. Dezember östlich von Möen der Dampfer „Friesenberg" (1300 t) zum Sinken gebracht und „V 152" erfolglos mit einem Torpedo beschossen, am 6. das Vorpostenboot bei Östergarn ebenfalls ohne Erfolg angegriffen. Damit hatte der Feldzug der englischen und russischen U-Boote sein Ende gefunden, bis zum Frühjahr ist kein feindliches U-Boot mehr zweifelsfrei beobachtet worden. Die Gründe, die den Feind zur Aufgabe veranlaßten, sind nicht bekannt. Vermutlich haben die Boote unter dem schlechten Wetter, Anfang Dezember dann auch unter Vereisung so stark gelitten, daß die Revaler Werft weit über ihre Leistungsfähigkeit hinaus belastet wurde. Die Jahreszeit war überhaupt einem Handelskrieg, der nur an wenigen kurzen Strecken geführt werden konnte, nicht günstig. Dazu kam dann die Steigerung der deutschen Abwehr, die manchen Kommandanten abgeschreckt haben wird; die U-Boote waren öfters nur mit genauer Not den Rammversuchen und Wasserbomben der deutschen Torpedoboote und Fischdampfer entronnen, und Ende November ging das russische Unterseeboot „Akula" verloren. (Seite 341.) Wieviele U-Boote insgesamt beteiligt waren, ist ungewiß; die Schätzungen gehen auseinander. In Libau rechnete man mit 20 bis

24 Booten, der Admiralstab kam bei vorsichtiger Verwertung des eingehenden Nachrichtenmaterials zu dem Schluß, daß den Russen 10 außerhalb der Küstengewässer verwendbare U-Boote zur Verfügung standen, darunter 4—5 englische. Die richtige Zahl dürfte in der Mitte liegen; von russischen größeren Booten waren fertig „Akula", „Alligator", „Drakon", „Kaiman", „Krokodil", „Gepard", „Bars", „Wiopr" und „Wolk", aus England waren gekommen „E 1", „E 8", „E 9", „E 18" und „E 19".

Der Versuch des Feindes, die Verschiffung schwedischen Erzes nach Deutschland zu stören und so die deutsche Munitionserzeugung zu treffen, war gescheitert. Insgesamt waren den Unterseebooten 14 Dampfer mit 28 000 t durch Versenkung oder Kaperung und 2 Dampfer mit knapp 5000 t mittelbar dadurch zum Opfer gefallen, daß sie auf Grund gerieten. Wurde zu Anfang die Schiffahrt aufgehalten, so nahm sie bald wieder den alten Umfang an. Im Monat Dezember, als die Vereisung der nordschwedischen Häfen schon eine Einschränkung des Verkehrs mit sich brachte, sind Schiffe mit einem Gesamtraumgehalt von 150000 t mit Eisenerz in deutsche Häfen eingelaufen, die Hälfte nach Stettin, ein Viertel nach Lübeck und ein Viertel nach Nordseeplätzen, ein weiterer Teil der deutschen Erzeinfuhr kam mit ungefähr 40 000 t Schiffsraum über Rotterdam herein. Es gingen außer „T 100" (Zusammenstoß) und dem Hilfsminensuchboot 4 „Bahrenfeld", welches bei Brüsterort strandete, der Panzerkreuzer „Prinz Adalbert" und der Kleine Kreuzer „Undine" verloren; aber diese Schiffe waren veraltet und sollten in kurzem außer Dienst gestellt werden, und den beiden Treffern standen mehr als ein Dutzend Fehlangriffe gegenüber. Die deutsche Kriegsleitung wurde gezwungen, für längere Zeit 2 Kleine Kreuzer und 2 Torpedobootsflottillen aus der Nordsee fortzunehmen und dadurch die Verwendungsbereitschaft der Hochseeflotte beträchtlich herabzusetzen. Aber diese Rückwirkung war ebensowenig von Bedeutung wie die Inanspruchnahme der gesamten Ostseestreitkräfte für die U-Bootsabwehr, denn weder in der Nordsee noch in der Ostsee wurden wesentliche Operationsziele geschädigt. Dagegen wurden auf seiten der Entente große Hoffnungen zunichte gemacht, hatte doch die französische Regierung Ende Oktober der englischen und russischen schon vorgeschlagen, über die ganze deutsche Ostseeküste die Blockade zu verhängen.

Kapitel 14.

Minenunternehmungen der russischen Flotte.

Einen Tag nachdem der größere Teil des IV. Geschwaders Libau für immer verlassen hatte (10. XI.)[1]), nahm der Feind die Minenunternehmungen wieder auf, die ihm im Herbst und Winter 1914/15 manchen Erfolg gebracht hatten; ein ursächlicher Zusammenhang der beiden Ereignisse ist nicht anzunehmen. Der russische Vorstoß sollte schon eine Woche früher stattfinden, aber eine Meuterei, die während der letzten Vorbereitungen auf den in Helsingfors liegenden Großkampfschiffen ausbrach, zwang den Flottenchef, Admiral Kanin, den Beginn zu verschieben. Auf „Gangut" verweigerte die Mannschaft aus nichtigem Grunde das Essen und forderte im weiteren Verlauf die Abkommandierung des I. Offiziers und 12 weiterer Offiziere mit deutschen Namen; die damals allgemeine Hetze gegen die Balten lieferte den Vorwand. Auf „Petropawlowsk" ereignete sich einige Tage später ein ähnlicher Fall. „Die Mannschaften waren vom Nichtstun und von dem unaufhörlichen Bordleben müde; unter Einfluß der Propaganda von Land fingen sie an, aufrührerisch zu werden." (H. Graf.) Der Flottenchef ließ alle großen Schiffe zur Untersuchung der Umtriebe in See gehen, und nachdem die Rädelsführer, von „Gangut" 50 Mann, einem Kriegsgericht überwiesen waren, schickte er sie, soweit sie gefechtsbereit waren, an den Feind.

„Petropawlowsk" mit der Flagge des Vizeadmirals Kerber, „Gangut", „Rurik", „Admiral Makaroff", „Bajan" und „Oleg" steuerten am 11. November nachmittags von Utö nach Süden; die Torpedoboote mußten wegen Seegangs zurückgelassen werden, nur „Nowik" folgte. Ohne etwas zu sichten, durchfuhr das Geschwader die tiefe Rinne östlich Gotland, drehte am Morgen in Höhe von Pappensee nach Westen auf, und die Kreuzer warfen an der Hoborgbank quer zum Kurse Öland Südspitze—Libau 750 Minen in zwei Reihen, Minenabstand 90 m (Karte 8). Mittags stand der Verband schon wieder westlich Gotland, die Nacht über kreuzte er vor dem Finnischen Meerbusen, da die Ansteuerung des Feuers von Dagerort mißglückte. Das Sperrelegen wurde deutscherseits nicht bemerkt. Der

[1]) „Wittelsbach", „Zähringen", „Schwaben", „Wettin"; in Libau blieben „Braunschweig", „Elsaß" und „Mecklenburg", letztere im Tausch gegen den weniger leistungsfähigen „Prinz Heinrich", der mit nach Kiel ging und außer Dienst gestellt wurde.

Kreuzer auf Position 4 befand sich zur Zeit des Passierens der Russen (5 Uhr) auf dem Wege nach Windau, wo er sich neuerdings, seit der Torpedierung S. M. S. „Undine", tagsüber aufzuhalten hatte, die Torpedoboote auf p s 1 hatten vor dem aufkommenden SSW-Sturm unter Öland Schutz gesucht, die Rotte auf p s 7 stand auf dem Dampferwege an der Festlandsküste, die FT-Peilungen von Memel und Stolpmünde gaben keine Anhaltspunkte für besondere Regsamkeit der russischen Flotte. Daß „Nowik" westlich Gotland 2 schwedische Dampfer angehalten hatte, blieb unbekannt.

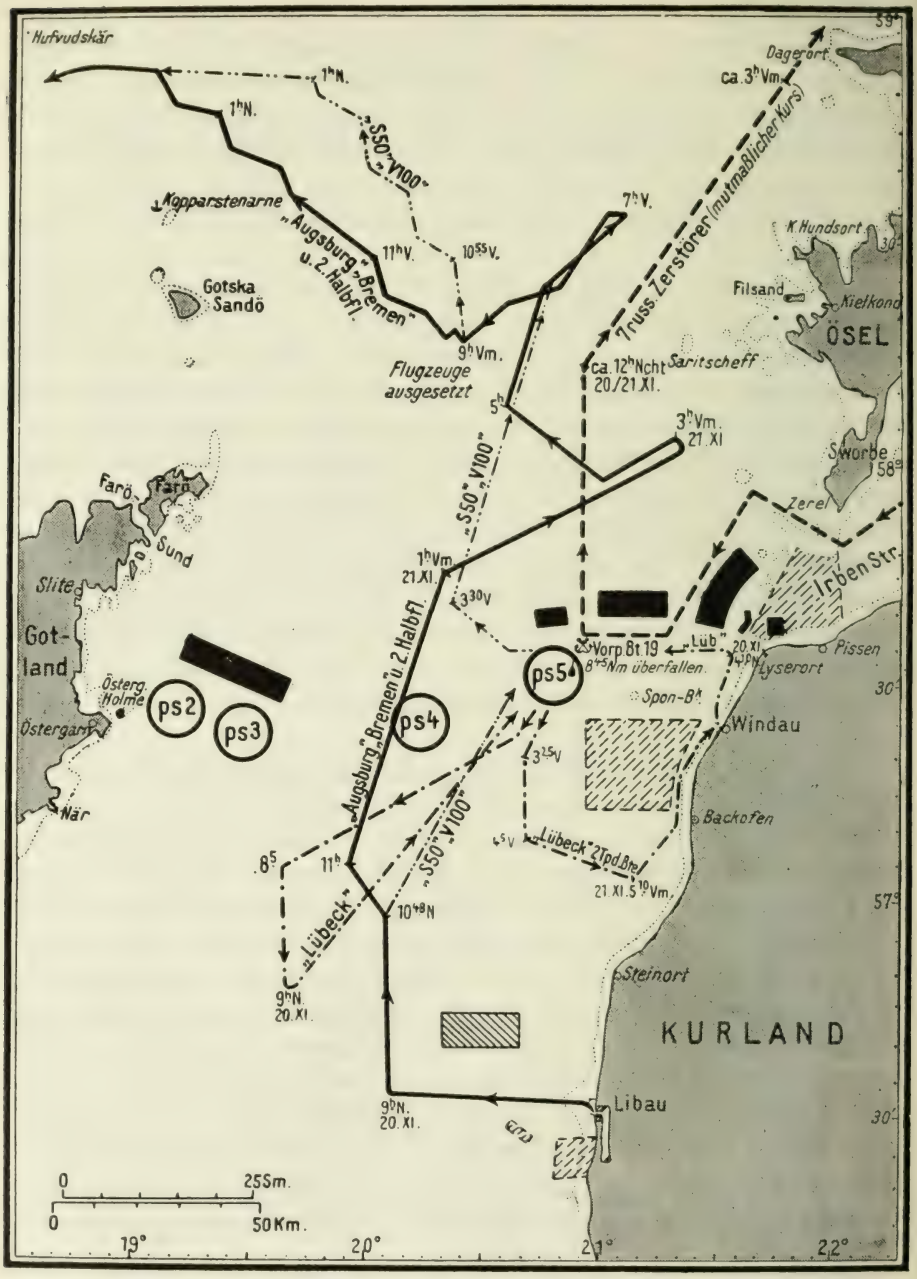
Anschließend (14. XI.) wurde das Unterseeboot „Akula" ausgesandt, um bei Windau Minen zu legen; gewiß hatte man erfahren, daß dieser Hafen öfters von Kreuzern angelaufen wurde. „Akula" kehrte von dieser Unternehmung nicht zurück. In Reval hielt man es für wahrscheinlich, daß das U-Boot durch die Minen, die behelfsmäßig an Oberdeck aufgestellt waren, bei schlechtem Wetter zum Kentern gebracht wurde. Aber es hat wohl doch seine Aufgabe gelöst. Denn im Sommer 1916 fanden deutsche Minensucher 15 sm WNW von Windau eine kurze Sperre, die nach unserer heutigen Kenntnis der russischen Minenunternehmungen von niemand anders gelegt sein kann als von „Akula". Das U-Boot dürfte also seinen Untergang auf dem Rückmarsch in einer der deutschen Sperren westlich Lyserort gefunden haben. Es war, abgesehen von „E 13", der erste und in diesem Jahre einzige Unterseebootsverlust, den der Feind in der Ostsee erlitt[1]).

Aus den Meldungen der U-Boote und durch Peilung und Entzifferung des deutschen FT-Verkehrs hatte die russische Kriegsleitung erfahren, daß in der Linie Östergarn—Windau deutsche Vorpostenfahrzeuge standen. Gegen das östlichste von ihnen setzte am 20. November Kapitän Koltschak einen Überfall an. Er verließ nachmittags den Rigabusen mit „Nowik" und 6 weiteren Zerstörern auf einem neuen, über das Zerel-Riff hinwegführenden Wege und „drehte, als die offene See erreicht war, südwärts". In der hellen ruhigen Nacht fand die Flottille unschwer ihr Ziel und eröffnete 8,45 Uhr ohne Benutzung von Scheinwerfern das Feuer. Vorpostenboot 19 „Norburg", eigentlich Wachboot auf Position 5, lag als navigatorisches Mark für den Wachkreuzer etwas abseits bei der Tonne, welche in der Nähe der Spon-Bank ausgelegt worden war[2]). Der Kom-

[1]) Nach H. Graf. Russische Zeitungen meldeten am 20. September 1915 den Tod des Kommandanten und der gesamten Besatzung des Unterseebootes „Delphin", aber diese Nachricht findet sich nirgends bestätigt.

[2]) Die in den Karten verzeichnete Spon-Bank, eine kleine, aber auffallende 9 m-Stelle vor Windau, wurde trotz wiederholten Suchens nicht gefunden, sie war wohl gar nicht vorhanden.

Textskizze 26.



Russischer Überfall auf das Vorpostenboot bei der Spon-Bank am 20. November 1915.

mandant, Leutnant zur See d. Res. Krebs, schlippte sofort den Anker und versuchte zu entkommen. Aber die 7 Zerstörer bildeten einen Kreis um ihn herum und feuerten von allen Seiten auf das nach Ausfall des 5 cm-Backsgeschützes wehrlose Boot, nur einmal kam einer so nahe, daß „Norburg" seine 3,7 cm-Revolverkanone gebrauchen konnte. Es gelang nicht, des von den ersten Salven hervorgerufenen Brandes Herr zu werden. Nach etwa 15 Minuten sank das Boot mit wehender Flagge, nachdem der russische Führer noch einen Torpedo hatte abfeuern lassen. Die Besatzung sprang über Bord, soweit sie nicht im Kutter Platz fand, und wurde von den Russen vollzählig aufgenommen; 4 Mann entkamen im Dingi und erreichten am anderen Tage die Küste. Die Torpedoboote traten den Rückzug an. »Es war hohe Zeit, denn wir wurden durch Funkspruch gewarnt, daß der Feind zu unserer Verfolgung Schiffe ausgesandt und mehreren Flottillen Befehl erteilt hatte, uns von der Irbenstraße abzuschneiden.« (H. Graf) Unbehelligt und ohne auf eine der deutschen Sperren zu stoßen, erreichte die Flottille Dagerort und kehrte bei Hellwerden von Norden in den Moonsund zurück.

Zwei Stunden vor dem Gefecht war ein Verband deutscher Kreuzer unter Führung des 2. Admirals und gesichert durch 7 Boote der I. Flottille aus Libau ausgelaufen. „Augsburg", „Bremen" und „V 100" hatten je ein Flugzeug an Bord, die am Morgen nordwestlich von Ösel zum Angriff auf „Slawa" und andere im Moonsund liegende Schiffe starten sollten. Kommodore Langemak befand sich, als der Hilferuf des Vorpostenbootes „Wir werden beschossen" gehört wurde, 60 sm von der Spon-Bank entfernt. Er schickte zunächst S. M. S. „Lübeck" mit Begleitbooten, welche eben von ps 4 zurückkehrte, und verstärkte sie durch das Flottillenboot „S 50" und „V 100", als ein Versuch zeigte, daß hohe Fahrt den Flugzeugen nicht schädlich war. Er selbst wandte sich nach Östergarn, bis sich herausstellte, daß ein von dort aufgefangener verstümmelter Funkspruch keine Feindmeldung enthielt. Weder „Lübeck", Fregattenkapitän Halm, die von 12,30 Uhr an den Kampfplatz absuchte, noch die „Augsburg"-Gruppe, die nach der Nordeinfahrt der Irbenstraße vorstieß, noch die Torpedoboote, welche bei Hellwerden auf der Untergangsstelle kreuzten, fanden Hinweise für das Schicksal des Vorpostenbootes und für Art und Stärke des Angreifers. Als bis 3 Uhr alles ruhig blieb, setzte Kommodore Langemak, der richtig Zerstörer vermutete und deshalb annahm, daß der Feind entkommen war, seine Flugzeugunternehmung fort. Diese wurde dann aufgegeben, weil der Morgenhimmel kein sehr günstiges Wetter versprach. Doch wurden die Flugzeuge um 9 Uhr ausgesetzt, um über Östergarn

nach Libau heimzufliegen und dabei die Ostküste Gotlands nach U-Booten abzusuchen. Nur einem gelang es zu starten, obwohl von dem stürmischen Wetter der letzten Tage nur eine geringe Dünung übriggeblieben war; die beiden anderen wurden wieder an Bord genommen. Die Rückfahrt wurde dazu benutzt, bei Hufvudskär und westlich Gotland die Flagge zu zeigen. Diese Aufgabe wurde planmäßig gelöst, ohne daß das Geheimnis der Mitnahme von Flugzeugen preisgegeben wurde. Die Unternehmung lehrte, daß die zur Zeit vorhandenen Flugzeuge nur bei besonders günstigen Verhältnissen auf hoher See zu verwenden waren.

Mit einem Handstreich gegen die Sicherungslinie hatte man gerechnet. Aber es zeigte sich jetzt, daß die Vorpostenboote nicht imstande waren, auch nur die einfachsten Aufklärungssignale zu geben, bevor sie außer Gefecht gesetzt wurden. Großadmiral Prinz Heinrich dachte schon daran, die Bewachung der Sperren ganz aufzugeben, in Libau sah man jedoch in den Booten zum wenigsten einen Schutz gegen unbemerktes feindliches Minenlegen. Admiral Schultz beschloß, die Position 5 bei Nacht unbesetzt zu lassen, tagsüber mit zwei Booten zu besetzen, ferner, eine neue Sendung Minen zu einer Sperre zwischen Winkowa-Bank und Lyserort-Riff zu verwenden. In diesen Tagen trat der seit Wochen angekündigte Hilfsstreuminendampfer „Rügen", der für die Hafenverteidigung von Libau bestimmt war, den Marsch nach dem Osten an. Das überladene Schiff wurde allerdings durch Stürme aufgehalten und langte erst nach 5½-tägiger Fahrt am 1. Dezember in Libau an. Einen Rest von 80 U-Minen brachte der Kleine Kreuzer „Danzig", welcher die zur Werftüberholung heranstehende „Stuttgart" ablösen sollte, aus Kiel mit.

S. M. S. „Danzig", Fregattenkapitän Reiß, marschierte am 24. November mit „V 182" und „G 196" längs der schwedischen Südküste nach Libau. Als der Kreuzer bald nach Mitternacht die Hoborg-Bank passierte (Karte 8), erfolgte eine Detonation; beide Schraubenwellen waren unklar, das Ruder weggerissen, die zwei achtersten Abteilungen liefen voll Wasser. Da die beiden Begleitboote das Schiff bei dem herrschenden schweren Seegang nicht zu schleppen vermochten, eilte aus Libau S. M. S. „Berlin", Kapitän zur See Frhr. v. Bülow, samt einigen Torpedobooten zu Hilfe und brachte „Danzig" in 22stündiger Fahrt, trotz ihrer Steuerlosigkeit und trotz des Rollens beider Schiffe glücklich nach Neufahrwasser. Der Kreuzer war auf die vor 14 Tagen geworfene große russische Sperre geraten. Aber die englische Großstation Poldhu meldete am 27., daß ein verbündetes U-Boot den Kreuzer „Frauenlob" versenkt habe. Man mußte annehmen, daß ein russisches U-Boot angegriffen und nachher eine über Bord gefallene Mütze aufgefischt hatte; denn die Besatzung war früher auf „Frauenlob"

gefahren und trug die alten Mützenbänder auf. Erst später, als keine weiteren Nachrichten über die angebliche Versenkung in der Auslandspresse erschienen, drang die Ansicht des Kommandanten durch, daß nur eine verankerte Mine in Frage kommen könne. Es war zu unwahrscheinlich, daß in der dunklen stürmischen Nacht ein U-Boot unbemerkt einen Treffer erzielt haben sollte.

Als Vorbereitung für das Auslegen der Ergänzungssperre bei Lyserort-Riff (Karte 8) suchten in den ersten Dezembertagen 4 Boote der X. Flottille unter Führung von Kapitänleutnant Saupe den Sperrkurs und die Zufahrten von Windau und von der Spon-Bank-Tonne auf Minen ab; die in Windau liegende I. Minenräumdivision (frühere Hilfsminensuchdivision Swinemünde) konnte nicht damit beauftragt werden, weil die Motore eingefroren waren. Am 5. nachmittags ging Kommodore Langemak mit „Augsburg", dem seit Mitte November in Libau befindlichen Kreuzer „Elbing" und dem Dampfer „Rügen" nebst den für die U-Bootssicherung notwendigen Booten über Backofen nach Lyserort. Korvettenkapitän Tegtmeyer, der Chef der I. Flottille, sicherte mit „S 50" und „V 100" westlich Zerel, der Wachkreuzer S. M. S. „Lübeck" auf gleicher Breite in der tiefen Rinne. Unter Führung von „Augsburg" warfen „Rügen", Kapitänleutnant Heinrich Meyer, und „Elbing", Fregattenkapitän Madlung, zwischen 8,30 und 9,30 Uhr abends 225 bzw. 125 Minen (Tiefeneinstellung 2,5 m), worauf die Streitkräfte mit Ausnahme der Gruppe „Lübeck" planmäßig über die Spon-Bank nach Libau zurückkehrten. Sie ahnten nicht, daß in ihrem Rücken, kaum 2 Stunden später, der Hauptteil der russischen Flotte folgte, um abermals südlich Gotland eine Sperre zu legen.

„Rurik" und die I. Kreuzerbrigade, diesmal einschließlich „Bogatyr", lichteten am 5. Dezember 2 Uhr nachmittags auf Sfewastopol-Reede (bei Örö) Anker, stießen im „äußeren Kanal" zu „Petropawlowsk" und „Gangut" und hatten um 4 Uhr, als es dunkel wurde, die „Gefahrzone" hinter sich[1]); die Torpedoboote wurden jetzt mit Ausnahme von „Nowik" entlassen. Die übliche Marschfahrt von 19 sm konnte während der hellen Nacht gut gehalten werden, so daß um 8 Uhr morgens (6. Dezember) der Anfangspunkt der Sperre erreicht war. (Karte 8.) Vizeadmiral Kerber hatte inzwischen die Nachricht bekommen, „daß ein feindlicher Minenleger, gedeckt durch „Augsburg" und Zerstörer, begonnen hatte, im Südteil des Seegebietes vor der Irbenstellung Minen zu werfen", ließ sich aber von

[1]) Die Grenze der Gefahrzone muß etwa bei Oleg-Bank angenommen werden, der „äußere Kanal", auch „strategisches Fahrwasser Örö-Utö" genannt, nördlich dieser Bank und damit auch nördlich des deutschen Minenfeldes A.

seiner Aufgabe nicht abhalten[1]). Während „Nowik" nach Süden sicherte, warfen die Kreuzer ihre 700 Minen in einer 31 sm langen Sperre, die im Verein mit der kürzlich gelegten die von Rixhöft nach Norden führenden Kurse abriegelte. Der Rückmarsch ging wieder westlich um Gotland herum. Die Linienschiffe nahmen nach Dunkelwerden ein Abgangsbesteck bei Farö und langten trotz Schneesturms planmäßig am anderen Morgen in Reval an. Die Kreuzer marschierten, Gotska Sandö an Steuerbord lassend, nach Utö; irgendein Glückszufall bewahrte sie vor den „Albatroß"-Minen östlich Bogskär.

Diesmal war die deutsche Führung gewarnt. Der Admiralstab erfuhr am 2. Dezember aus Stockholm, daß die russische Flotte einen Angriff auf Libau beabsichtige, und Prinz Heinrich ordnete daraufhin an, bis auf weiteres solle jede Nacht eine Rotte von Position 4 aus nach Norden vorstoßen; die Boote wurden dadurch freigemacht, daß p s 7 so lange nicht besetzt wurde[2]). Trotzdem kam der Feind ungesehen durch. Der Wachkreuzer hatte sich gerade Farö genähert, um sein Besteck nachzuprüfen und von dort aus die für den Vorstoß bestimmte Rotte anzusetzen. Die Boote auf Position 1 standen am 6. mittags nahe der Nordspitze von Öland, also ganz am Rande der 25 sm breiten Rinne zwischen dieser Insel und Gotland. Von den beiden U-Booten, welche sich auf Unternehmung befanden, kreuzte „U 17" in der Alandssee, „U 66" befand sich am 5. Dezember abends bei Dagerort und lag in der folgenden Nacht im Nordausgang des Moonsundes auf Grund. Kein Funkspruch verriet den deutschen Richtungsanlagen die Stellung des Flaggschiffs. Auch nachträglich sickerte ebensowenig etwas nach Deutschland durch wie nach der ersten Minenlegung an der Hoborg-Bank, obwohl der Nachrichtendienst beinahe täglich eine Dislokationsliste der russischen Streitkräfte brachte. Nur erfuhr man am 8., daß Rußland seit einigen Tagen den Telegrammverkehr mit Schweden unterbrochen hatte[3]), worauf Libau in Bereitschaft versetzt wurde. Die kürzlich herausgegebene Verteidigungsanleitung sah vor: Linienschiffe und Große Kreuzer ankern zunächst im Vorhafen und beteiligen sich an der artilleristischen Abwehr, Kleine Kreuzer und Torpedoboote laufen aus, suchen die feindliche

[1]) Die von H. Graf berichtete, in der Hauptsache zutreffende Mitteilung des russischen Nachrichtendienstes gründete sich wahrscheinlich allein auf die Beobachtungen der Peilstationen, die in der bezeichneten Gegend deutschen FT-Verkehr ungewöhnlicher Art, von „Augsburg" geleitet, wahrnahmen. Textlich waren die Funksprüche mit Vorbedacht so gefaßt, daß sie auch im Falle ihrer Entzifferung das Sperrelegen nicht erkennen ließen.

[2]) Die Anordnung blieb bis 10. Dezember in Kraft.

[3]) Die Sperre wurde erst am 27. Dezember wieder aufgehoben, war also wohl nicht durch den Flottenvorstoß veranlaßt.

Feuertätigkeit abzulenken und anzugreifen, U-Boote gehen in Wartestellungen, „Rügen" wirft Minen auf dazu vorgesehenem Platz, Minensuch- und Vorpostenboote halten sich für besondere Aufgaben (U-Bootssicherung, Scheinangriffe, Schleppen, Werfen von Nebelbomben) bereit, Flugzeuge klären auf, werfen Bomben und beunruhigen nach Möglichkeit den Gegner.

Gerade in diesen Tagen wurde erneut die Frage behandelt, ob man die ehemaligen russischen Batteriestellungen armieren solle. (Vgl. Seite 297.) Nach Abgabe der „Wittelsbach"-Schiffe hatte Großadmiral Prinz Heinrich im Einvernehmen mit der Armee wiederum die Aufstellung von 24 cm-Geschützen der „Kaiser-Friedrich"-Klasse gefordert. Der Chef des Admiralstabes, welcher sich Ende November persönlich über die Lage in Libau unterrichtet hatte, scheute jedoch die damit verbundenen Personalforderungen, wünschte auch in Libau möglichst wenig Anlagen zu schaffen, die bei einer späteren Räumung schwer mitzunehmen waren. Als kurz darauf, am 14. Dezember, der Kaiser in Libau weilte, hielten Prinz Heinrich und Admiral v. Holtzendorff an Ort und Stelle Vortrag. Auch der Staatssekretär v. Tirpitz war anwesend und sprach dagegen; er hielt, in der Meinung, daß der Krieg kein Jahr mehr dauern werde, die zeitraubenden Aufstellungsarbeiten für zwecklos, war besorgt, „die Marine in Libau zu stark zu engagieren", und wollte aus allgemeinpolitischen Gründen vermeiden, daß den Annexionsbestrebungen Vorschub geleistet würde. Der Kaiser entschied gegen den Antrag des Prinzen.

Der deutschen Minenunternehmung war am 5. Dezember ausgiebige Luftaufklärung vorausgegangen. 3 Flugzeuge hatten den Rigabusen bis Arensburg, Kynö und Runö überflogen und bei ausgezeichneter Sichtigkeit gut Einblick nehmen können; „Slawa" war nirgends zu sehen, in der Irbenstraße kreuzten 2 Zerstörer. „440", Leutnant zur See v. Gronau, hatte ein Hilfskriegsschiff angegriffen, war aber dabei selbst getroffen und bei Markgrafen zur Notlandung gezwungen worden; es wurde von deutschen Ulanen durch den Eisgürtel der Küste geborgen, abmontiert und auf Schlitten nach Libau gebracht. Am folgenden Morgen stand zum letzten Mal ein Flugzeug über der Irbenstraße. Das Flugzeugmutterschiff „Answald", welches seit der Fertigstellung der an der russischen Schiffssperre vorbeiführenden Rinne im inneren Hafen von Windau gelegen, kürzlich aber wieder den Vorhafen aufgesucht hatte, weil die Flugzeuge des Eisgangs wegen auf dem Fluß nicht mehr starten konnten, trieb bei dem nächsten Sturm am 8. Dezember trotz zweier Anker auf Grund, brach den Ruderschaft und mußte nach Libau geschleppt werden. In den gleichen Tagen zog der Feind seine Seestreitkräfte nach Reval zurück, ausgenommen

„Slawa", die bei der Insel Werder gegenüber von Kuiwast Winterquartier bezog, weil sie den Moonsund nicht passieren konnte. Die Kriegführung im Rigaschen Meerbusen hörte auf.

Auch für U-Bootsunternehmungen nach dem Norden war die Jahreszeit zu weit vorgeschritten. Schon im November scheiterten die Versuche, „UB 5" nach Dagerort zu legen und „UC 4" in den Schären Minen legen zu lassen, an dem schlechten Wetter. „U 17", Kapitänleutnant Walther, welches vom 27. November bis 8. Dezember nördlich Bogskär und in der Alandssee die Kurse der feindlichen U-Boote zu erkunden suchte, und „U 66", Kapitänleutnant v. Bothmer, das vom 3. bis 10. Dezember nach dem Finnischen Meerbusen unterwegs war, kamen mit See- und Frostschäden zurück. Nur noch einmal, am 17., wurde „U 9", Oberleutnant zur See Spieß, bis zur Einfahrt nach Reval vorgeschickt, um eine Torpedobootsunternehmung vorzubereiten und zu decken. Großadmiral Prinz Heinrich hatte auf Grund der Beobachtungen, die „U 9" das letzte Mal mitgebracht hatte, einen Handstreich gegen die feindlichen Sicherungs- und Minensuchstreitkräfte angeregt, und Vizeadmiral Schultz hatte sich entschlossen, in diesen Tagen „V 100" mit einem zweiten Boot bis Odensholm eindringen zu lassen, während die Kleinen Kreuzer und mehrere Linienschiffe bei Dagö sichern sollten; der Handelsschutz ging solange ein. Bevor noch „U 9" meldete, daß es an der estnischen Küste keinerlei Verkehr angetroffen habe, wurde der Vorstoß verschoben, weil „Braunschweig" und „Mecklenburg" am 17. bei einer Übung vor Libau vorübergehend festgekommen waren. Die Einfahrt war zwar in wenigen Tagen wieder passierbar, es hatte sich nur infolge der Stürme eine Sandbank verschoben, aber der Admiral sah sich jetzt veranlaßt, die Schiffe nicht mehr für ein verhältnismäßig geringes Ziel einzusetzen. „U 9" wurde heimgerufen und kehrte am 22. Dezember nach Libau zurück; die Kälte hatte ihm so zu schaffen gemacht, daß beispielsweise ein Tauchmanöver nicht weniger als 15 Minuten beanspruchte.

Der Feind hatte ein neues Unternehmen gegen die Sicherungslinie angesetzt. Am Morgen des 16. Dezember verließen „Nowik" und 2 endlich fertiggestellte Schwesterboote, „Pobjäditel" und „Ssabijaka"[1]), alle drei mit Minen beladen, Reval und steuerten den Platz an, wo am 20. November das Vorpostenboot gelegen hatte. Als sie dort niemand vorfanden, wandten sie sich der Küste zu und warfen gegen 9 Uhr abends zwischen der Spon-Bank und Windau eine Anzahl kurzer Sperren zu 5 bis 25 Minen, u. a. auch

[1]) Zwölf Zerstörer dieser Klasse sollten schon 1914 in Dienst gestellt werden, wurden aber nicht fahrbereit, weil ihre Maschinen großenteils in Deutschland bestellt waren und infolge des Kriegsausbruchs nicht mehr zur Ablieferung gelangten.

an dem Platz der Spon-Bank-Boje (Skizze 26 auf Seite 342, Karte 8). Auf dem gleichen Wege, auf dem sie gekommen waren, kehrten sie in den Finnischen Meerbusen zurück, nachdem sie zunächst vergebens 3 Stunden lang nach dem Feuer von Dagerort gesucht hatten. Wiederum hatten sie das Glück, daß ihr Kurs — vermutlich — gerade zwischen der deutschen Mittel- und Ostsperre hindurchführte, und nur durch einen Zufall wurden sie nicht gesichtet. Die Position 5 war des Nachts nicht mehr besetzt, aber der Wachkreuzer, S. M. S. „Bremen", Korvettenkapitän Axel Walter, war eine Stunde vor Ankunft der Zerstörer an der Spon-Bank vorbeigekommen.

Als „Bremen" am Nachmittag des 17. Dezember aus Windau auslief, geriet sie auf dieses Minenfeld. Bald nach 5 Uhr wurde eins der Begleitboote, „V 191", Kapitänleutnant Callisen, von einer Detonation betroffen und ging nach einer halben Stunde unter. In der Meinung, daß es sich um eine Treibmine handelte, setzte der Kreuzer beide Kutter aus, die im Verein mit „V 186", dem Führerboot der 1. Halbflottille, Kommandant Kapitänleutnant d. Ref. Boy-Ed, die „V 191"-Besatzung retteten. Beim Heißen der Boote berührte um 6 Uhr auch S. M. S. „Bremen" mit dem Vorschiff kurz hintereinander zwei Minen. Das Heck richtete sich steil auf, und begleitet von den Hurra-Rufen der Besatzung ging der Kreuzer nach wenigen Minuten unter. Außer dem noch zu Wasser befindlichen Kutter eilte „V 186" zu Hilfe, wurde aber durch vermeintliche U-Bootsangriffe abgelenkt und zu Abwehrfeuer und Ausweichemanövern veranlaßt; „ein Torpedo passierte 10 m vor dem Bug, einer 20 m hinter dem Heck", der Halbflottillenchef selbst, Kapitänleutnant Conrad Albrecht, war überzeugt, das Unterseeboot gesehen zu haben, und schrieb den Untergang der Schiffe dem U-Boot zu. Trotzdem wurden insgesamt 8 Offiziere und 102 Deckoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften gerettet, bei einer Anzahl der vor Kälte und Erschöpfung erstarrten Leute hatten Wiederbelebungsversuche Erfolg; 11 Offiziere und 287 Mann, darunter Korvettenkapitän Walter, besiegelten ihren Fahneneid mit dem Tode. Während „V 186" die Verwundeten und Schiffbrüchigen nach Libau auf das Lazarettschiff „Schleswig" brachte, suchten 2 Vorpostenboote und 2 Torpedoboote die Unfallstelle ab. Daheim bezweifelte man, daß ein U-Boot in der Nacht, wenn auch bei Mondschein, so viele Torpedos hatte anbringen können, und vor allem blieben jegliche Nachrichten von der Feindseite aus; das U-Boot mußte geradezu auf der Heimfahrt vor Abgabe einer Meldung selbst vernichtet worden sein. Aber die bestimmten Aussagen des Halbflottillenchefs nötigten dazu, das Unwahrscheinliche anzunehmen. (Siehe unten.)

Auf Vorschlag von Kommodore Langemak wurde der Wachdienst auf Position 4 in Zukunft durch eine Halbflottille Torpedoboote ausgeübt, p s 7 ging dafür ein. Ein Kreuzer sollte nach Windau verlegt werden; da jedoch für die Überfahrt eine dunkle Nacht abgewartet werden sollte, wurde zunächst „V 100", Kapitänleutnant Lindau, in Windau stationiert. Eine Rotte der Wachhalbflottille suchte jede Nacht die Gewässer von Farö nach U-Booten ab, da dort kürzlich ein U-Boot gejagt und in dieser Richtung von Rauden aus eine unbekannte Station gepeilt worden war. Der Oberbefehlshaber hielt noch weitergehende Einschränkungen für erforderlich und verfügte am 23. Dezember: Der ständige Bewachungsdienst zwischen Gotland und Kurland ist aufzugeben, an seine Stelle treten unregelmäßige Patrouillenfahrten von Torpedo- und Vorpostenbooten von Windau oder Libau aus, p s 4 ist zeitweise mit einem U-Boot zu besetzen; p s 1 bleibt zum Handelsschutz bestehen, die Boote patrouillieren auch an der schwedischen Küste nach Norden. Vor Libau ist mit Vorpostenbooten eine erweiterte Bewachung gegen U-Boote und Minenunternehmungen einzurichten. Vorstöße von Kleinen Kreuzern werden anheimgestellt. Einzelne Kreuzer sollen stets mit wenigstens 3 Sicherungsbooten fahren, solange nach den Wetterverhältnissen noch mit feindlichen U-Booten gerechnet werden muß. Schiffe dürfen zu Rettungszwecken nicht stoppen, sollen die Rettung den Torpedobooten überlassen.

Nachdem der nördliche Auslaufweg aus Windau tagelang ohne Schaden weiterbenutzt worden war, flog am 23. morgens das Vorpostenboot 15 „Freya", Obersteuermannsmaat der Seewehr I Karl Fischer, beim Abschießen einer scheinbar treibenden Mine in die Luft. Als die von Vorpostenboot 6, Obersteuermannsmaat Freese, durch FT herbeigerufenen Torpedoboote, „S 176" mit dem Chef der 16. Halbflottille, Korvettenkapitän Stegemann, und „S 177" nach 15 Minuten eintrafen, sichteten sie plötzlich zu beiden Seiten Minen, welche im Seegang (Stärke 3) hin und wieder an die Oberfläche kamen. Der Kommandant des Führerbootes, Oberleutnant zur See Giese, konnte noch gerade hindurchmanövrieren und zugleich 4 Überlebende von der 26 Köpfe zählenden Fischdampferbesatzung auffischen; sein Kutter war an Deck festgefroren (Temperatur —12°), die Jolle vom Vorpostenboot 6 hatte die Untergangsstelle nicht gefunden, weil auf der Wasseroberfläche eine 2 m hohe Nebelschicht lagerte. Auch das nachfolgende „S 177", Kapitänleutnant Hirth, kam glücklich hindurch. Die beiden Torpedoboote und das Vorpostenboot nahmen Kurs auf Windau und hatten schon 5 sm zurückgelegt, als „S 177" am Heck von einer Mine getroffen wurde und unterging. Vorpostenboot 6, welches noch schnell längsseit gegangen war und 20 Mann übergenommen hatte, und die in-

zwischen losgetauten Beiboote holten in vorbildlicher Opferbereitschaft den Rest der Besatzung mit Ausnahme von nur 7 Mann, die vermutlich durch herumfliegende Trümmer getötet waren, aus dem Wasser. Auf „S 176" wollten inzwischen verschiedene Leute U-Bootsperiskope gesehen haben, aber Korvettenkapitän Stegemann konnte alle Meldungen durch sofortige Prüfung als aus der Spannung geborene Sinnestäuschungen feststellen. Angesichts dieser Erfahrung und der Tatsache, daß die Untergangsstellen von „Bremen" und „V 191" nur wenige Seemeilen von denen der eben gesunkenen Boote entfernt lagen, wurden nun auch die Verluste vom 17. Dezember auf Minen zurückgeführt. Das Seegebiet nördlich Windau wurde verboten, die einzige Zufahrt zum Hafen blieb bis auf weiteres der Weg längs der Küste über Backofen. Die I. Minenräumdivision, Kapitänleutnant d. Res. Frhr. v. Brandis, suchte am 26. den Untergangsort von „S 177" auf und fand sofort die feindliche Sperre; genauere Feststellungen waren nicht möglich, weil die Division wegen Vereisung der Motore nach Libau zurückgeholt werden mußte.

Die I. Minenräumdivision hatte in den letzten Wochen die unmittelbar vor Windau liegende Sperre geräumt; es fehlte nur noch die letzte Nachprüfung. An den zahlreichen Tagen, an denen die kleinen Boote in See nicht arbeiten konnten, wurden angetriebene Minen unschädlich gemacht und der Windauer Hafen ausgebaut. Im Januar und Februar 1916 kontrollierte die Division die Auslaufwege aus Libau und beseitigte, zusammen mit der III. Minenräumdivision, Kapitänleutnant Weidgen, welche Ende Januar in Libau eintraf, das russische Minenfeld bei Bernaten. Die II. Minensuchdivision, Kapitänleutnant Doflein, schloß am 22. Dezember die langwierige Säuberung der Danziger Bucht zwischen Hela und Brüsterort ab, ohne daß noch Minen gefunden wurden, und kam dann auf Befehl der Oberleitung nach Libau, um in westsüdwestlicher Richtung einen 30 sm langen Weg für die Linienschiffe zu schaffen. (Siehe unten.) Während die eine Hälfte der Division anschließend mit der Jahresinstandsetzung begann, hatte die Gruppe Marwitz damit zu tun, den Küstenweg von Windau bis Memel reinzuhalten, da bald hier bald dort der Verdacht neuer Sperren auftauchte. Mitte Februar suchte sie den letzten Streifen des seit August 1914 gemiedenen Gebietes der „Augsburg"-Sperre ab; es wurden keine Minen gefunden, ein lästiges Hindernis für die Libau ansteuernden Streitkräfte war beseitigt. Die Zahl der Minensuchverbände reichte nicht aus, um an die Erforschung der neuerdings gefährdeten Stellen bei Windau und zwischen Gotland und Rixhöft heranzugehen. Vergebens forderte der Oberbefehlshaber von der Kriegsleitung eine weitere Minensuchdivision, ebenso blieb eine an den

Flottenchef gerichtete Bitte um Aushilfe erfolglos, auch als der Prinz eine Minenräumdivision zum Tausch anbot.

Kurz vor Weihnachten häuften sich die Gerüchte von einem bevorstehenden russischen Angriff an der Landfront und von im besetzten Gebiet geplanten Sabotageakten. Vorsicht war immerhin geboten, und so wurde für die Festtage und über Neujahr verschärfte Bereitschaft gehalten. Soweit das Wetter erlaubte, lagen die U-Boote auf ihren Wartestellungen vor dem Hafen, eine Halbflottille mit „V 100" sicherte in der tiefen Rinne südlich Östergarn-Windau, und „U 10", Kapitänleutnant Stuhr, kreuzte westlich Zerel; glaubte man doch, daß die Windauer Minensperren vom Rigabusen aus gelegt seien. Lyserort und Rojen meldeten schweres Geschützfeuer, in Wirklichkeit wurden sie durch das Hochgehen von Minen getäuscht, eine Erscheinung, die sich mit zunehmendem Eisgang noch vielfach wiederholte; in der Nacht vom 8./9. Januar 1916 zählte Pissen über 200 Detonationen! Manchmal türmte sich das Eis so hoch auf, daß die Küstenwachen Fahrzeuge zu erkennen glaubten. Tatsächlich unternahm der Feind nichts. Nur einmal noch, am 6. Januar, liefen 6 Zerstörer aus Reval aus, um bei Pappensee und Steinort Minen zu legen. Sie mußten bei Dagerort kehrtmachen, weil „Sfabijaka" auf eine Treibmine stieß und am Heck schwer beschädigt wurde; „Nowik" schleppte sie nach Haus. Der Versuch, die Unternehmung an einem der nächsten Tage zu wiederholen, scheiterte an dem Wetter. Große Schiffe hätten in diesem nicht sehr strengen Winter wohl zu jeder Zeit von Eisbrechern herausgebracht werden können, aber die Monate, in denen man vor den Deutschen sicher war, wurden gebraucht, um die Schiffe instandzusetzen, zumal eine Anzahl Kreuzer umarmiert werden sollte.

Auch die deutschen Streitkräfte machten sich daran, die Pause zu Reparaturen, Verbesserungen der Bewaffnung, Beurlaubungen und Übungen auszunutzen. Die Überlastung der Werften machte die Verteilung nicht einfach; die Mehrzahl der Schiffe und Bootsverbände ging nach Kiel, einige nach Hamburg, die 16. Halbflottille nach Wilhelmshaven. Zum Schutz vor U-Booten und Minen sollten die nach dem Westen bestimmten Schiffe auf abgelegener Straße südlich um die Hoborg- und Mittelbank mit ihren mäßigen Wassertiefen herum marschieren, um dann die Enge nördlich Bornholm und die gefährdete Strecke bis Gjedser bei Dunkelheit zu durchfahren. (Karte 8.) Unglücklicherweise führte dieser Kurs mitten über die große russische Minensperre vom 6. Dezember. Die erste Staffel, „Braunschweig", „Mecklenburg", „Berlin" und X. Flottille, lief darüber hinweg, ohne Schaden zu nehmen. S. M. S. „Lübeck" aber, Kommandant Fregattenkapitän Halm, wurde am 13. Januar vormittags

von einer Mine schwer getroffen. Die beiden achtersten Abteilungen liefen voll Wasser, das Ruder und drei von den vier Schraubenwellen waren unbrauchbar, 2 Mann wurden vermißt, der Kommandant war schwer verletzt. Unter Leitung des I. Offiziers, Kapitänleutnant Helmut Gerlach, wurde das Schiff trotz groben Seeganges (Wind SSO 6—8, später 9) nach Danzig eingebracht. Eins der Begleitboote, „V 189", Kapitänleutnant Metger, vermochte den Kreuzer in Schlepp zu nehmen und stündlich 1 bis 3 sm von der Stelle zu bringen. In der Nacht ging der Wind auf Stärke 4 herunter, drehte aber über SW auf WNW; bei der achterlichen See gierte das Schiff so stark, daß der Schleppzug manchmal auf Gegenkurs herumschlug. Gegen Morgen, bei Rixhöft, löste der Danziger Schlepper „Weichsel" das Torpedoboot ab, nachmittags war das Schiff im Hafen. Als Ursache der Explosion wurde gleich eine verankerte Mine angenommen, der Verkehr von Libau nach der Heimat wurde auf den Weg längs der Küste verwiesen.

Die Werftliegezeiten der Schiffe und Verbände waren so eingerichtet, daß sich dauernd 2 Linienschiffe, 2 Kreuzer, eine allerdings nie vollzählige Flottille, ein Unterseeboot und die verstärkte Vorpostenhalbflottille in Libau befanden. In der ersten Hälfte Februar war nur ein Kreuzer zur Stelle, weil die aus der Nordsee entliehene „München", Fregattenkapitän v. Schlick, in der Nacht zum 1. Februar bei Rixhöft von dem deutschen Küstendampfer „Moskau" gerammt wurde; unvollständige Lichterführung auf dem Dampfer war die Ursache. „Moskau" (900 t) ging sofort unter, die Besatzung wurde von den Torpedobooten gerettet; „München" mußte für mehrere Wochen die Werft aufsuchen, an ihrer Stelle wurde „Amazone" nach Libau gerufen. Waren die Streitkräfte schon an sich zu schwach, um die Position 1 dauernd besetzt zu halten, so taten Sturm und Frost das ihrige, um die Handelsschutzfahrten einzuschränken. Höchstens einmal in der Woche zeigte sich eine Gruppe Torpedoboote an der schwedischen Küste, wobei sie meistens auch die Ostküste Gotlands berührte. Durch größte Unregelmäßigkeit und durch FT-Signale wurde versucht, die alte Bewachung vorzutäuschen. U-Boote wurden nicht mehr gesichtet. Es gingen noch mehrere kleine Dampfer verloren, diese Unfälle waren aber auf Seeschäden zurückzuführen. Anfang Februar erlaubte milderes Wetter vorübergehend die Wiederaufnahme der Luftfahrt. 2 russische Flieger warfen am 5. erfolglos je eine Bombe auf Pissen. Der der Ostsee neu überwiesene „S L 3", Kapitänleutnant Robert Koch, siedelte nach Seddin über und erprobte am 12. den Zwischenlandeplatz in Libau. „Santa Elena" ging für 14 Tage nach Windau; ihre Flugzeuge klärten über Zerel, Arensburg und dem Rigabusen auf, entdeckten aber weder Schiffe noch

den Stützpunkt der feindlichen Flieger. Auch die Marinelandflugzeuge, die mit der 37. Feldflieger-Abteilung von Bausk nach Groß-Platon südlich von Mitau verlegt worden waren (Skizze 17 auf Seite 209), beteiligten sich an der Aufklärung.

In der mittleren Ostsee hatte im Dezember die VII. Flottille, Korvettenkapitän v. Koch, die III. Flottille abgelöst. Sie setzte den Patrouillendienst längs der schwedischen Küste in abgeschwächter Form fort, wurde im übrigen zur Sicherung von Kriegsschiffen herangezogen, begleitete wertvolle Dampfer und verfolgte im Zusammenwirken mit den Streitkräften des Ostens und der Sundbewachung Konterbande führende Neutrale sowie Handelsschiffe des Feindbundes, die aus der Ostsee ausbrachen. Bornholm und Christiansö wurden nach wie vor besonders scharf überwacht. Am 8. Januar bewarf dort eine Rotte einen Ölstreifen mit Wasserbomben, worauf große Ölflecke und Blasen an die Oberfläche stiegen; es scheint sich aber hierbei nicht um ein U-Boot gehandelt zu haben. Außer von Torpedobooten wurden die Dampferwege an der schwedischen Küste seit Mitte Dezember von den neuen U-Bootsfallen, Hilfsschiff „A" (Alexandra), „K" (Kronprinz Wilhelm) oder „P" (Primula), befahren, deren Bewaffnung aus 4 bzw. 2—10,5 cm-Geschützen bestand. „K" lief am 3. Januar nahe Ölands Södra Udde auf Grund und kam nur mit Hilfe zweier deutscher Torpedoboote wieder frei; ein Bericht darüber erschien in der schwedischen Presse, so daß bedauerlicherweise das Ausland auf die geheimnisvollen deutschen Hilfskreuzer aufmerksam wurde. Die Flughäfen Putzig, Köslin und Stralsund waren so gut wie stillgelegt; wenn die Startflächen nicht zugefroren waren, hinderte Schnee oder Nebel am Fliegen. Mitte Februar, als die VII. Flottille nach der Nordsee abberufen wurde, blieben nur Vorpostenboote auf den Handelsstraßen zurück.

Die Wacht am Sund mußte schon früher im wesentlichen Vorposten- und Fischermotorbooten, die Beobachtung der Kogrundrinne dem Hilfsstreuminendampfer überlassen werden, da oft nur ein, höchstens zwei Torpedoboote verfügbar waren. Die Bitte der 7. Halbflottille um vorübergehende Ablösung zwecks gründlicher Instandsetzung hatte nicht erfüllt werden können, und nun wurde eine Gruppe nach der anderen aus dem Dienst herausgezogen. Die Folge war, daß die Handelsschiffahrt nur noch oberflächlich kontrolliert wurde, und daß die Boote noch mehr, als das bisher schon der Fall war, überanstrengt wurden. An kritischen Tagen, wenn U-Boote im Kattegat oder angeblich auf dem Rückmarsch von Rußland nach England gemeldet wurden, half die VII. Flottille aus, dann wurde eine Rotte bis zur Insel Hven oder nach Kap Kullen vorgeschoben; ob der Alarm jemals berechtigt war, steht dahin. Die Jagd auf verdächtige

Neutrale war südlich des Sundes nur einmal, am Nordausgang dreimal von Erfolg begleitet; die Dampfer wurden nach Swinemünde oder durch den Kleinen Belt nach Kiel eingebracht, wo jetzt ebenfalls eine Prisenuntersuchungsstelle bestand, und mußten den Teil ihrer Ladung löschen, der als Konterbande anzusehen war. In der Nacht vom 29./30. Januar kamen „V 152" und „V 154" in der Flintrinne auf Grund, konnten aber mit Hilfe anderer Boote und des Hilfsstreuminendampfers „Rügen" in weniger als 24 Stunden befreit werden. Zweimal gerieten Flieger infolge unsichtigen Wetters über das Festungsgebiet von Kopenhagen; Dänemark erhob Vorstellungen, worauf sich die deutsche Regierung entschuldigte. Im Dezember und Januar lagen abwechselnd „Amazone" und die für „Undine" in Dienst gestellte „Medusa" in Warnemünde in Bereitschaft; dann mußte selbst diese schwache Deckung aufgegeben werden, weil „Amazone" nach dem Osten gerufen und 2 Wochen darauf aus der Front zurückgezogen wurde.

Der Mangel an jüngeren aktiven Offizieren nötigte nämlich zu weiteren Außerdienststellungen, die in der Hauptsache die Ostseestreitkräfte trafen; in der Nordsee wurden nur die Küstenpanzerschiffe, welche die Flußmündungen bewachten, gestrichen. Außer „Amazone" forderte die Kriegsleitung schon im Dezember „Brandenburg", deren Geschütze man für die Türkei brauchte, dann um die Jahreswende „Wörth", „Roon" und „Mecklenburg". Als einzige große Schiffe wurden „Elsaß" und „Braunschweig" in Libau belassen, diese mußten aber ihre Besatzungen reduzieren. Die Küstenschutzdivision hatte sich mit „Medusa" zu begnügen, „Panther" trat zur Hafenflottille Kiel. Die Bereitschaftsdivision wurde ganz aufgelöst. Die im Herbst von der Flotte gestellten 2 Kreuzer und 2 Flottillen wurden im Laufe des Januar und Februar zurückgegeben. Träger der Kriegführung im kommenden Frühjahr wurden „Kolberg", „Augsburg" und „Straßburg", letztere im Austausch gegen „Elbing", auf welche die Hochseeflotte wegen ihrer Geschwindigkeit und 15 cm-Bewaffnung Anspruch erhob, dazu „V 100", die VIII. und die X. Torpedobootsflottille; diese sollte im Laufe des Sommers Neubauten erhalten. Von den U-Booten, die zum größten Teil im Dezember zu Reparaturen oder anderweitiger Verwendung abberufen wurden, sollten nur zwei große, zwei kleine und ein Minen-U-Boot zurückkehren.

Dementsprechend wurde Mitte Januar die Zahl der Führer und Stäbe um einen vermindert, die Oberleitung fiel fort. Vizeadmiral Schultz führte als „Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte in der östlichen Ostsee" das Kommando über alle schwimmenden Streitkräfte weiter, Kommodore Langemak wurde unter ihm „Führer der VI. Aufklärungs-

gruppe und Führer der Torpedoboote der Ostsee"; Flaggschiffe wurden „Braunschweig" und „Kolberg". Der Chef des V. Geschwaders, Kontreadmiral Begas, erhielt die Bezeichnung „Befehlshaber der Marineanlagen in Kurland". Der bisherige Führer der Aufklärungsstreitkräfte und mit ihm eine ganze Anzahl bewährter Kommandanten und Besatzungen schieden vom Ostseekriegsschauplatz. Kontreadmiral Hopman im besonderen war aufs engste mit der Kriegführung des vergangenen Jahres verwachsen. Zwar hatte er nur 2½ Monate selbst die Oberleitung gehabt; die Unterstützung der Armee bei der Einnahme von Libau und die große Minenlegung vor dem Rigaschen Meerbusen und vor den Alandsinseln fielen in diese Zeit. Nach dem Eintreffen des IV. Geschwaders war ihm als Sondergebiet die Verwendung der U-Boote, Flugzeuge und Minensuchdivisionen anvertraut. Aber auch darüber hinaus sicherten ihm sein treffendes Urteil und die richtungweisenden Anregungen, die von ihm und seinem Stabe ausgingen, maßgebenden Einfluß; er war der Urheber der Sicherungslinie Östergarn—Lyserort. Rückblickend schreibt er in seinen Erinnerungen[1]): „Das, was ich bei Antritt meines Kommandos als stille Hoffnung in meiner Brust getragen, in offener Seeschlacht die russischen Kreuzer zu schlagen, war nicht in Erfüllung gegangen. Der Gegner war trotz aller unserer Versuche nicht gekommen, Mine und U-Boot beherrschten das hinter mir liegende Bild. Indes das strategische Ziel unserer Tätigkeit war dank der unternehmungsfreudigen, entschlossenen Kriegführung des Prinzen Heinrich von Preußen erreicht. Über der Ostsee herrschte bis zum Finnischen Meerbusen der Adler der deutschen Kriegsflagge."

Mine und U-Boot machten den deutschen Ostseestreitkräften die Herrschaft streitig. Hatten die Unterseeboote im Oktober im Vordergrunde gestanden, so zeitigten die russischen Minenunternehmungen in den folgenden Monaten schmerzliche Verluste und einschneidende Wirkungen. Nach den Erfahrungen vom vorigen Jahr kamen die Minenleger, unter denen man sich einzelne große Minenschiffe, Handelsdampfer oder Zerstörer vorstellte, nicht unerwartet, und gegen sie war eigens eine Sicherungslinie aufgerichtet. Diese konnte allerdings nicht gegen ein mächtiges Geschwader schützen, sie hat nicht einmal zu warnen vermocht. Die Russen hatten Glück, daß sie, ausgenommen „Akula", alle deutschen Minen vermieden, aber sie hatten auch die größere Erfahrung im Minenkrieg. Sie erreichten nicht den Erfolg vom Winter 1914/15, als die deutschen Streitkräfte bis nach Swinemünde zurückgenommen wurden; die Verbindung der Heimat

[1]) Hopman, Kriegstagebuch eines deutschen Seeoffiziers. Berlin 1925.

mit Libau und sogar Windau war niemals unterbrochen. Aber die deutschen Schiffsverluste waren ungefähr ebenso hoch wie damals. Die schon 1914 vor Pillau geworfene feindliche Sperre forderte im September und Oktober 2 Dampfer von zusammen 4300 t als Opfer und beschädigte ein Torpedoboot. Je ein Kreuzer lief auf die neuen großen Sperren südlich Gotland; beide wurden nur mit Mühe in den Hafen gebracht. Auf den kleinen Torpedobootssperren nördlich Windau gingen S. M. S. „Bremen", 2 Torpedoboote und 1 Vorpostenboot verloren. Wahrscheinlich auf eine russische Treibmine war der Untergang eines Tankdampfers (2800 t) zurückzuführen.

Die zahlreichen Verluste lösten im Lande begreifliche Unruhe aus. Der Kaiser selbst äußerte auf die Meldung vom Untergang des Vorpostenbootes „Freya" und „S 177", der Krieg in der Ostsee sei sehr verlustreich ohne entsprechenden Erfolg. Der Chef des Admiralstabes machte hiervon dem Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte Mitteilung und forderte von ihm Unterlagen für einen Vortrag bei Seiner Majestät an. Großadmiral Prinz Heinrich, lebhaft bedauernd, daß Admiral v. Holtzendorff auf Grund seiner Kenntnis der Lage, der Unglücksfälle und Gegenmaßnahmen nicht gleich von sich aus den Kaiser unterrichtet hatte, antwortete (gekürzt): „Ich ersuche, Seiner Majestät dem Kaiser zu melden, daß meiner Auffassung nach die im Operationsbefehl gestellten Aufgaben vollauf erfüllt sind. Wir beherrschen die Ostsee, und das Beschämende eines Angriffs russischer Streitkräfte auf die deutschen Küsten ist uns erspart geblieben. Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln konnte nur ein großer Glückszufall militärische Erfolge bringen. Daß wir nicht schon früher, und zwar im offenen Schiffskampf, erheblich mehr Verluste erlitten haben, ist auf die geringe Tatkraft der russischen Führer und darauf zurückzuführen, daß die Russen die bei uns vorliegenden Verhältnisse nicht erkannt haben. Ich bin mir nie im Zweifel gewesen, daß diese Täuschung eines Tages versagen könnte. Solange der Operationsbefehl vom 30. Juli 1914 gilt, müssen wir auch weiterhin mit Verlusten rechnen. Unsere Kreuzer müssen zur See fahren, um bei den Russen den Eindruck reger Tätigkeit wachzuhalten. Die Bemerkung Seiner Majestät empfinde ich besonders hart im Hinblick auf die mir unterstellten Seebefehlshaber und die Besatzungen S. M. Schiffe und Fahrzeuge, die mit fast durchgängig minderwertigem Material und unter den schwierigsten Verhältnissen das Höchste geleistet haben."

Hierauf erging die folgende Kabinettsordre, die erkennen läßt, wie die Leistungen der Ostseestreitkräfte im Jahre 1915 an Allerhöchster Stelle und im Großen Hauptquartier bewertet wurden:

„Seine Majestät der Kaiser verkennen in keiner Weise die außerordentlich schwierigen Verhältnisse, unter denen die Ostseestreitkräfte zu operieren gezwungen sind, da die Gesamtkriegslage und die Beschränktheit unserer Mittel es mit sich bringen, daß für den Schutz des für uns so wichtigen Ostseehandels nur schwache Streitkräfte und zum größten Teil nur älteres Material zur Verfügung gestellt werden kann. Daß dadurch unsere Schiffe und Fahrzeuge feindlichen Angriffen ausgesetzt werden und ihnen zum Teil zum Opfer gefallen sind, ist eine bedauerliche und schmerzliche Folge, die aber im Interesse der Wichtigkeit und Größe der Aufgabe in Kauf genommen werden muß.

Seine Majestät der Kaiser sind Sich im besonderen voll bewußt, wie ungemein schwierig die Lösung der den Ostseestreitkräften durch den Operationsbefehl gestellten Gesamtaufgabe ist.

Auch stehen Seine Majestät nicht an, diese Aufgabe bisher als gut gelöst zu bezeichnen und dafür Allerhöchst seiner Anerkennung Ausdruck zu verleihen. Endlich geben Sich Seine Majestät nach dem bisher Erreichten der sicheren Erwartung hin, daß es auch fernerhin möglich sein wird, die Seeherrschaft in der Ostsee mit den leider nur beschränkten Streitkräften in demselben Umfange wie bisher aufrechtzuerhalten. Wenn dabei weitere Verluste wohl auch nicht ganz zu vermeiden sein werden, so werden sie sich doch durch einsichtige Verwertung der gemachten Erfahrungen und möglichst geringen Einsatz an wertvolleren Gefechtseinheiten auf das im Kriege überhaupt erreichbare Mindestmaß beschränken lassen."

Rückschauend gewinnt man etwa folgendes Bild:

Der Operationsbefehl vom 30. Juli 1914 verlangte von den Ostseestreitkräften, „die etwaige Offensive der Russen soviel als möglich zu stören". 1914 hatte Prinz Heinrich diese Aufgabe durch eine Reihe von Vorstößen zu lösen gesucht. Der ausgedehnte Minenkrieg des Feindes während des Winters bewog ihn dann, vor der Einfahrt zum Finnischen Meerbusen dauernd Vorposten zu halten. Eine Reihe von Minenfeldern sollte als Deckung dienen und den feindlichen Linienschiffen die Ausfahrt verwehren. Der Plan fand die Billigung der Kriegsleitung, konnte aber bis in den Sommer 1915 hinein nicht verwirklicht werden, weil alle Kräfte für Sonderaufgaben benötigt wurden. Das Heer brauchte die Marine bei Memel, dann vor Libau, durch das feindliche Minengebiet mußten Wege gebahnt, eigene Minenfelder ausgelegt werden. Deren Zahl wuchs, als

das Auftreten feindlicher U-Boote die Anlage von Hindernissen vor der Irbenstraße und den Alandsinseln gebot. Die russischen Gewässer wurden nach Möglichkeit beobachtet.

Die Baltische Flotte war bis Ende April im Eise eingeschlossen, stellte in den folgenden Monaten ihre Gefechtsbereitschaft wieder her, erneuerte die Minensperren der Hauptwiderstandslinie und schob die Verteidigungszone bis zum Westausgang des Rigaschen Meerbusens und bis Utö vor. Ihr Daseinszweck blieb der Schutz der Hauptstadt. Die Schädigung der deutschen Kreuzer wurde den Unterseebooten überlassen, sowie der Mine, in deren Dienst zur Zeit der langen Nächte und im Falle der Not, wie am 7. Mai, die Flotte gestellt wurde. Anhaltende Mißerfolge der Armee nötigten, zur Beunruhigung der rückwärtigen Verbindungen des Gegners Kreuzer einzusetzen, obwohl erst kürzlich ein Minenschiff unweit Reval torpediert und der Ort der neuen deutschen Minenfelder nicht bekannt war. Hierbei wurde am 2. Juli ein weit unterlegener deutscher Verband überrascht und „Albatroß" außer Gefecht gesetzt. Die beabsichtigte Beschießung Memels unterblieb, und die deutsche Offensive wurde nicht aufgehalten.

Um ähnliche Vorstöße zu verhindern und gegebenenfalls für die Armee den Seeweg nach Riga zu öffnen, wurde ein Geschwader alter Linienschiffe nach der Ostsee verlegt. Obgleich in Libau ein recht günstig gelegener Stützpunkt gewonnen war, ließ sich mangels leichter Streitkräfte zur U-Boots- und Minensicherung auch mit ihnen die dauernde Beobachtung des Finnischen Meerbusens nicht durchführen. Ihre Anwesenheit genügte jedoch, um dem Feind weitere Vorstöße zu verleiden, nur geleiteten zwei neue Großkampfschiffe die „Slawa" nach der Irbenstraße. Den deutschen, aus der Nordsee verstärkten Streitkräften, die nach Überwindung schwerer Minenhindernisse in den Rigaschen Meerbusen einbrachen, gelang die Vernichtung dieses Linienschiffes nicht, aber die Russen wurden zu umfassenden Abwehrmaßnahmen gegen eine befürchtete deutsche Landung veranlaßt. Als ihnen die Herrschaft im Rigabusen ohne ihr Zutun wieder zufiel und fortan nur von Flugzeugen bestritten wurde, nutzten sie sie zur Belästigung des deutschen Heeresflügels. Die Fertigstellung russischer Großkampfschiffe, das Anwachsen der Zahl der feindlichen U-Boote, das Herannahen der für Minenunternehmungen günstigen Jahreszeit, schließlich die Notwendigkeit, Libau zu schützen, bewirkte das Auslegen einer Vorpostenlinie auf der Breite von Östergarn in Anlehnung an Minenfelder. Die Vortäuschung offensiver Tätigkeit mußte auf gelegentliche Vorstöße beschränkt, der ersehnte Kampf mit der feindlichen Flotte den U-Booten überlassen werden.

Englands Große Flotte hat sich nicht gerührt, als der russische Verbündete um Entlastung für Riga bat, London begnügte sich mit der Entsendung einiger U-Boote. Diese versuchten mit den russischen Booten zusammen Libau zu blockieren und zugleich der deutschen Erzeinfuhr einen Schlag zu versetzen. Ihr überraschendes Auftreten verschaffte ihnen Anfangserfolge, nach einem Monat war es mit ihrer Kraft vorbei, kaum daß die deutschen Gegenmaßnahmen wirksam geworden waren. Freilich mußte die Hochseeflotte Torpedoboote für den Patrouillendienst stellen, sie konnte es, weil der Flottenchef in der Nordsee keine größeren Unternehmungen beabsichtigte. Minensperren, die die Russen, in den langen Nächten unbemerkt, auf den Zufahrten nach Danzig, Libau und Windau warfen, kosteten Verluste, beeinträchtigten vorübergehend die Bewegungsfreiheit und beschleunigten, im Verein mit dem Wirken der U-Boote, die im Gange befindliche Entblößung der Ostsee von großen Schiffen. Die deutschen U-Boote und Minen verhinderten den Feind nicht immer am Auslaufen, aber ohne sie hätte der Zar wohl nicht die allen deutschen Ostseestreitkräften überlegenen Großkampfschiffe zurückgehalten. Daß der russische Operationsbefehl von 1912 trotz des Zuwachses an Linienschiffen, trotz gewaltigen Ausbaus der Unterwasser- und Küstenbefestigungen und trotz der bedrohlichen Lage an der Landfront in Kraft blieb, war zum Teil der Fernwirkung der deutschen Hochseeflotte, in der Hauptsache der wagemutigen, nie erlahmenden Kriegführung der schwachen deutschen Ostseestreitkräfte zu danken.

Berichtigung zu Seite 324.

Setze am Schluß der Zeile 14 eine [1]) und am Schluß der Seite:

[1]) Vgl. „Der Krieg zur See", Nordsee Band IV, Seite 383ff.

Die Tätigkeit der englischen Unterseeboote.

Auszüge aus den Kriegstagebüchern, zur Verfügung gestellt von der englischen Admiralität.

Die Tagebücher sind erst während des Drucks eingegangen, nur diejenigen von „E 1" und „E 9" konnten noch in den Text eingearbeitet werden. Die Uhrzeiten sind in Mitteleuropäische Zeit, die Maße für Tiefen und Entfernungen in Meter umgerechnet. Die Dauer jeder Unternehmung wird durch die Zeit des Auslaufens und Einlaufens in Reval bezeichnet. Angaben in Kursivschrift sind Zusätze des Bearbeiters.

		In der Ostsee seit
„E 1"	Korvettenkapitän Noel F. Laurence	17. X. 1914.
„E 9"	Korvettenkapitän Max K. Horton	18. X. 1914.
„E 8"	Kapitänleutnant Francis H. Goodhart	19. VIII. 1915.
„E 18"	Kapitänleutnant C. Halahan	9. IX. 1915.
„E 19"	Kapitänleutnant Francis A. N. Cromie	10. IX. 1915.

„E 1". 27. IV. bis 11. V. 7.30 Uhr Nm.
28. bis 29. IV. Vormarsch östlich Gotland.
30. IV. bis 5. V. Gekreuzt nördlich Bornholm.
6. bis 8. V. Gekreuzt in der Linie Falsterbo—Stevns Klint.
8. V. 5.56 Nm. *(?)* Torpedo gefeuert auf Kl. Kreuzer. *(„Amazone".)*
9. V. 8 Uhr Vm. 4 Linienschiffe gesichtet 5 sm ab *(7. Division, vgl. S. 83).*

„E 9". 28. IV. 5.45 Uhr Vm. bis 4. V. 7.30 Uhr Nm.
30. IV. bis 3 V. Auf die *(falsche)* Nachricht vom Erscheinen eines deutschen Geschwaders bei Farö gekreuzt östlich Gotland.

„E 9". 5. V. 6 Uhr Nm. bis 12. V. 3 Uhr Nm.
7. V. Gekreuzt in Höhe von Libau.
8. V. 1.45 Uhr Nm. Bei Brüsterort beide Bugrohre auf Zerstörer losgemacht, gefehlt. *(„S 20", S. 84.)*
10. V. 5.40 Uhr Nm. Östlich Faludden vier Schiffe gesichtet. *(7. Division.)*
11. V. 7.07 Uhr Vm. Bei Pappensee beide Bugrohre ohne Erfolg auf Kreuzer geschossen. *(„Roon", S. 100.)*
7.28 Uhr Vm. B. B.-Seitenrohr auf 200 m auf das erste von zwei Transportschiffen gefeuert. *(„Indianola".)*
7.30 Uhr Vm. Heckrohr auf Nr. 2 gefeuert, traf unmittelbar vor dem Schornstein. *(Irrtum, Grundgänger bei „Inkula", S. 101.)*
7.33 Uhr Vm. Neu geladenen Bugtorpedo geschossen, heftiges Feuer von leichten Geschützen. *(„Inkula".)*

„E 9". 20. V. 2.30 Uhr Vm. bis 29. V. 7.30 Uhr Nm.
21. V. Gekreuzt bei Gotska Sandö.
22. bis 23. V. Gekreuzt auf dem Kurse Libau—Memel.
23. V. 12.54 Uhr Nm. Feuerte St. B.-Seitenrohr erfolglos auf zwei Transporter. *(„Indianola" und „Inkula".)*
24. bis 28. V. Gekreuzt bei Rixhöft. 26. V. früh passierten vier Kreuzer außer Reichweite. *(Panzerkreuzergruppe und „Deutschland", S. 112.)*

„E 1". 29. V. 2 Uhr Vm. bis 1. VI. 3 Uhr Vm.
30. V. Querab von Pappensee St. B.-Hauptmotorwelle gebrochen, Rückmarsch angetreten.

„E 9". 4. VI. 4 Uhr Nm. bis 8. VI.
5. VI. 5.30 Uhr Vm. Feindliches U-Boot gesichtet, Feind tauchte. *(„U 26", S. 114.)*
5. VI. 1.15 Uhr Nm. Sichtete im Westen Rauchwolke, fand dort einen Kl. Kreuzer und einen Transporter, bei dem zwei Zerstörer zum Kohlen längsseit lagen.
5.30 Uhr Nm. Feuerte B. B.-Seitenrohr auf den Kreuzer auf 500 m, beide Bugrohre auf die Kohlengruppe; diese beiden trafen. *(„Thetis", „Dora Hugo Stinnes", „S 148" usw., S. 148.)*
6. VI. Kreuzfahrt nach Lyserort.
7. VI. Rückmarschbefehl erhalten, da der Feind sich zurückgezogen hatte.

„E 9". 14. VI. 10 Uhr Vm. bis 24. VI. 2.45 Uhr Vm.
16. VI. Längs des Kurischen Haffs nach angeblich beschädigtem Linienschiff gesucht. *(Verwechslung mit Torpedoboot „S 148".)*
17. VI. Über Östergarn—Lyserort nach Arensburg gegangen, um neue Befehle einzuholen.
21. VI. 9.20 Uhr Nm. In See gegangen. *(Wahrscheinlich auf die Nachricht vom Auslaufen deutscher Kreuzer aus Libau, S. 161.)*
22. VI. 8.40 Uhr Vm. 40 sm von Steinort zwei Kreuzer der „Augsburg"-Klasse 3000 m ab. *(„Augsburg" und „Lübeck".)*
22. VI. 8.15 Uhr Nm. Bei Lyserort nach Befehlen gefragt, dann geankert bei Zerel.
23. VI. Befehl erhalten, in Reval Brennstoff und Vorräte aufzufüllen.

„E 9". 28. VI. 3.35 Uhr Vm. bis 4. VII. 4 Uhr Vm.
29. bis 30. VI. Gekreuzt 40 sm nordwestlich Steinort.
1. bis 2. VII. Gekreuzt bei Rixhöft.
2. VII. 1.45 Uhr Nm. Feindliches Geschwader, zwei große Schiffe und Zerstörer, in Sicht.
2 Uhr Nm. Feuerte auf 400 m beide Bugrohre auf das erste Schiff, hörte und sah einen Torpedo treffen. *(„Prinz Adalbert", S. 184.)* Zerstörer rammte uns beinahe.
6 Uhr Nm. Drei Kreuzer passierten mit Kurs SW, der nächste in 3000 m Abstand. *(„Augsburg" usw.)*

„E 1". 20. VII. 5 Uhr Nm. bis 26. VII. Nm.

21. bis 24. VII. Gekreuzt auf dem äußeren und inneren Verkehrsweg Libau—Danzig.

22. VII. 10.53 Uhr Vm. Torpedofehlschuß auf Bewacher. *(Vorpostenboot „Neumühlen" bei Pappensee, S. 223.)*

25. VII. Infolge einer Leckage Heimreise angetreten längs der Ostküste Gotlands.

„E 1". 29. VII. 7 Uhr Nm. bis 2. VIII. 4 Uhr Vm.
(Deckung der Überführung von „Slawa" nach dem Rigabusen?)

30. VII. 8.12 Uhr Nm. Feuerte auf den ersten von drei Transportern und traf. *(„Aachen", S. 277.)*
8.22 Uhr Nm. Feuerte ohne Erfolg auf den Transporter, welcher seine Boote zu Wasser gelassen hatte. *(„Solingen".)*

31. VII. Gekreuzt östlich Östergarn.

„E 9". 29. VII. 7 Uhr Nm. bis 2. VIII. 4 Uhr Vm.
(Deckung der Überführung von „Slawa"?)

30. VII. Nach Östergarn gesteuert, wie „E 1"; 8.12 Uhr Nm. Explosion beobachtet.

31. VII. Bis auf 8 sm an Libau herangegangen; erkannte trotz grober See die Masten von neun Schiffen innerhalb der Molen.

„E 1". 4. VIII. 10 Uhr Vm. bis 8. VIII. 2.30 Uhr Vm.

5. bis 6. VIII. Gekreuzt bis 5 sm westlich Libau, vor dem Hafen nur Vorpostenboote beobachtet.

7. VIII. 5 Uhr Nm. Sichtete das von Tachkona Leuchtturm gemeldete U-Boot aufgetaucht beim Aufladen. Als ich noch 2000 m ab war, entfernte es sich. *(„U 10", S. 247.)*

„E 9". 8. VIII. 6 Uhr Nm. bis 13. VIII. 12.50 Uhr Nm.

9. VIII. 6.12 Uhr Vm. Bei Dagerort Kl. Kreuzer und Zerstörer 1500 m ab beobachtet. *(„Augsburg".)*

9. VIII. 8 Uhr Nm. Nachdem mehrfach drei Schlachtkreuzer und ein anderer Schiffsverband gesichtet, nach Dagerort gegangen, um die Russen zu warnen. War dreimal gezwungen, durch Tauchen auszuweichen.

10. VIII. Gekreuzt vor Dagerort, einzelnen Kreuzer *(„Augsburg" S. 252)*, später auch Kreuzerverbände gesichtet.

11. VIII. Auf der Kreuzfahrt bis Östergarn hin keine Beobachtungen.

12. VIII. Auf dem Rückweg nach Dagerort zweimal Kreuzer gesichtet.

12. VIII. 4.04 Uhr Nm. 40 sm WSW von Dagerort beide Bugrohre und Seitenrohr auf kleines deutsches U-Boot losgemacht, kein Ergebnis. *(„UC 4", S. 258.)*

13. VIII. 6.34 Uhr Vm. Östlich Tachkona 600 m St. B. voraus Periskop eines deutschen U-Bootes gesichtet, Kurs geändert. *(„U 9".)*

„E 1". 8. VIII. 7 Uhr Nm. bis 14. VIII. 5.40 Uhr Nm.
9. VIII. 6.20 Uhr Vm. Angriff auf Kreuzer *(„Augsburg")*, tauchte unter Zerstörersicherung durch, kam zu spät wieder hoch.
9. VIII. 2.19 Uhr Nm. Feuerte auf 600 m Bugrohr auf Kreuzer, fehlte. *(„Stralsund", S. 247.)*
9. VIII. 8 Uhr Nm. Sechs Linienschiffe in Sicht, kamen nicht näher als auf 4 sm heran. *(I. Geschwader.)*
10. bis 11. VIII. Kreuzte westlich Libau, sah nichts außer dem Vorpostenboot.
12. VIII. Auf Linie Libau—Memel; mir begegneten viele Dampfer, keiner groß genug, um ein Transporter zu sein.
13. VIII. 11 Uhr Vm. Schoß auf Transporter, fehlte. *(„Auswald", S. 259.)*

„E 9". 14. VIII. 7 Uhr Nm. bis 18. VIII. Vm.
15.—17. VIII. Gekreuzt in dem Gebiet 60 sm südwestlich von Dagerort.
16. VIII. 3.35 Uhr Vm. Deutsche Schlachtkreuzer näherten sich bis auf 4 sm.
17. VIII. 8.58 Uhr Vm. Deutscher Kl. Kreuzer beschoß „E 9", welches tauchte. *(„Seydlitz" feuerte auf 80 hm eine Salve.)*

„E 1". 17. VIII. 6.30 Uhr Nm. bis 20. VIII. 11 Uhr Vm.
18. VIII. Bei Dagerort gewartet wegen Nebels.
19. VIII. 7.20 Uhr Vm. Feuerte St. B.-Seitenrohr auf das Flügelschiff des Schlachtkreuzergeschwaders, Torpedo traf. *(„Moltke", S. 278.)* Ich tauchte, ein Zerstörer verfehlte mich nur um wenige Fuß.

„E 9". 20. VIII. 6 Uhr Nm. bis 22. VIII. 10 Uhr Nm.
In Begleitung eines Zerstörers bei Dagerort „E 8" erwartet.

„E 8". 15. VIII. 7 Uhr Nm. (ab Harwich, zusammen mit „E 13") bis 22. VIII. 10 Uhr Nm.
18. VIII. 11.20 Uhr Nm. Flintrinne eingelaufen. Fuhr auf 4,3 m Tiefe, berührte aber dauernd den Grund. Bei Drogden Fschf. und Lillgrund Zerstörer oder Wachboote getroffen. Beim Schnelltauchen aufgestoßen, alle Flügel der St. B.-Schraube abgebrochen.
19. bis 20. VIII. Marsch über Stevns Klint nach Bornholm, tagsüber auf Grund gelegen.
21. VIII. Östlich Gotland nach Dagerort marschiert.

„E 9". 29. VIII. 8 Uhr Nm. bis 3. IX. 4.30 Uhr Vm.
30. VIII. bis 2. IX. Gekreuzt zwischen Dagerort und Östergarn.
30. VIII. 6.35 Uhr Nm. Sichtete ein U-Boot, tauchte. U-Boot tauchte ebenfalls. *(„U 26"? Vgl. S. 290.)*

„E 8". 30. VIII. 6.30 Uhr Nm. bis 6. IX. 5.30 Uhr Vm.
31. VIII. bis 5. IX. Gekreuzt vor der Einfahrt zum Finnischen Meerbusen.

„E 9". 9. IX. 5 Uhr Vm. bis 12. IX. 4.45 Uhr Vm.
Bei Dagerort in Begleitung eines Zerstörers auf „E 18" und „E 19" gewartet.
10. IX. 11.30 Uhr Vm. Nachdem Zerstörer sich zurückgezogen, Kl. Kreuzer angegriffen. Feind änderte Kurs nach B. B. und passierte in 4000 m Entfernung. *(„Augsburg".)*

„E 18". 4. IX. 6.30 Uhr Nm. (ab Newcaſtle, zuſammen mit „E 19") bis 12. IX. Nm.
9. IX. 1 Uhr Vm. Querab Malmö; 1.45 Uhr Vm. Zerſtörer 200 m an St. B.; 2 Uhr Vm. bei Drogden Zerſtörer auf mich zukommend, ich tauchte und ſtieß auf 6 m heftig auf Grund; 7 Uhr Vm. vor einem Zerſtörer getaucht. *(„G 136" S. 313.)*
9. IX. 10 Uhr Vm. Kreuzer eröffnet Feuer, gerade als „E 18" tauchte; er ſchoß ausgezeichnet, der zweite Schuß ließ im Vorſchiff das Licht erlöſchen. *(„Amazone".)*
11. IX. 11 Uhr Vm. Zwei Fahrzeuge geſichtet, nicht näher als 4 sm. *(16. Halbflottille, S. 293.)*

„E 19". 4. IX. 6.30 Uhr Nm. (ab Newcaſtle) bis 12. IX. Nm.
7. bis 9. IX. In Kattegat und Sund verdächtige Fahrzeuge geſichtet, anſcheinend deutſche Bewacher. *(Irrtum.)*
10. IX. 1.30 Uhr Vm. In Flintrinne Schnelltauchen vor Zerſtörer auf 5 m Waſſer.
10. IX. 5.10 Uhr Vm. Doppelſchuß auf Zerſtörer. Hörte ſtarke Exploſionen und Propellergeräuſch. Zerſtörer jagte mich den ganzen Tag. *(„S 122", Wasserbomben, vgl. S. 313.)*
11. IX. 9 Uhr Vm. In Höhe von Öland zwei Zerſtörer geſichtet, getaucht. *(16. Halbfl.)*

„E 8". 12. IX. 4.30 Uhr Vm. bis 20. IX. 9 Uhr Vm.
13. bis 17. IX. Auf Warteſtellung bei Steinort.
15. IX. 1.15 Uhr Nm. Getaucht zum Angriff auf U-Boot. Feind drehte ab. *(„UC 4", S. 295.)*
16. IX. 12.12 Uhr Nm. Feindlicher Kreuzer paſſierte 5 sm ab. *(„Augsburg".)*
18. IX. Unter Gotland Schutz geſucht vor NW-Sturm (Stärke 6).

„E 9". 21. IX. 5.20 Uhr Nm. bis 26. IX. 5 Uhr Vm.
22. bis 25. IX. Auf Vorpoſten zwiſchen Dagerort und Öſtergarn.

„E 18". 21. IX. Nm. bis 29. IX. 7 Uhr Vm.
22. IX. 8.05 Uhr Vm. Sichtete ſüdweſtlich Dagerort ein Linienſchiff und zwei Kreuzer, die kehrtmachten, als ſie auf 4 sm heranwaren. *(„Bremen" und zwei Torpedoboote, S. 295.)*
23. bis 28. IX. In Warteſtellung 25 sm nordweſtlich Steinort.

„E 8". 28. IX. 7.30 Uhr Nm. bis 7. X. 10 Uhr Nm.
29. bis 30. IX. Marſch öſtlich Gotland nach der deutſchen Küſte zwiſchen Bornholm und Danzig.
1. X. 1.55 Uhr Nm. Feuerte Bugrohr auf das zweite Schiff eines Verbandes auf 450 m. Der Torpedo fehlte. Alle vier Schiffe feuerten. *(Hilfsstreuminendampfer „Odin", S. 303.)*
2. bis 6. X. Kreuzte zwiſchen Hela und Stilo. Zeitweiſe auf Grund gelegen wegen Sturms.
5. X. Dampfer „Margarethe" mit Artillerie verſenkt, ſobald Mannſchaft ausgebootet. *(S. 323.)*

„E 19". 28. IX. 7.30 Uhr Nm. bis 13. X. Vm.

29. bis 30. IX. Vormarsch östl. Gotska Sandö, westl. Gotland nach Bornholm.

1. bis 2. X. Gekreuzt östl. Gjedser Riff, öfters Kreuzer und Torpedoboote gesichtet.

2. X. 5 Uhr Vm. Schnelltauchen vor deutschem Hilfskriegsschiff. *(„Silvana", S. 323.)*

6.30 Uhr Vm. Verlor die Gewalt über das Boot, durchbrach zweimal die Wasseroberfläche. *(Grund?)* Hörte schwach Explosionen wie von zerspringenden Drähten oder von Geschoßaufschlägen. *(„Silvana" feuerte.)*

3. X. 4.30 Uhr Nm. Bei Rügen Dampfer „Svionia" angehalten, Mannschaft entlassen. Nach Geschützfeuer zwei Torpedos geschossen; Nr. 1 lief nicht, Nr. 2 ging unter dem Schiff durch. *(S. 323.)*

4. bis 5. X. Westl. Rönne (Bornholm), am 4. wegen schlechten Wetters auf Grund.

6. bis 10. X. Gekreuzt zwischen Stevns Klint, Falsterbo, Möens Klint und Gjedser Riff. Mehrere Kriegsschiffe passierten außer Schußweite, sonst nur schwedische Handelsschiffe.

10. X. 2.30 Uhr Nm. Stoppte Dampfer „Lulea". Zu grobe See, um das Geschütz zu gebrauchen oder ein Boot längsseit zu schicken. Torpedo gefeuert; Gradlaufapparat versagte. *(S. 324.)*

11. X. Versenkte Dampfer „Walter Leonhardt", „Germania", „Gutrune", „Direktor Reppenhagen", „Nicomedia", teils durch Öffnen der Bodenventile, teils durch Sprengungen. Besatzungen retteten sich an Land oder auf schwedische Handelsschiffe. *(S. 324.)*

12. X. 9.40 Uhr Vm. Schwedischen Dampfer „Nike" zur Untersuchung nach Reval mitgenommen. *(S. 325.)*

13. X. Vm. 5 sm östlich Odensholm Kurs geändert, um einem von einem U-Boot gefeuerten Torpedo auszuweichen. *(Ein deutsches U-Boot befand sich nicht in der Nähe.)*

„E 18". 9. X. 5 Uhr Vm. bis 16. X. 4 Uhr Nm.

11. bis 14. X. Auf- und abgestanden vor Libau auf östlichen und westlichen Kursen.

12. X. 3.30 Uhr Nm. Griff Linienschiff an. Torpedo ging vorbei. *(„Braunschweig", S. 327.)*

15. X. Gekreuzt bei Hoborg.

„E 9". 17. X. 6 Uhr Nm. bis 26. X. 6.30 Uhr Vm.

18. X. Nm. Suchte Dampfer „Soederhamn" und „Pernambuco" durch Sprengpatrone zu versenken, traf letzteren mit Torpedo, worauf er unterging. *(S. 328.)*

19. X. Vm. Versuchte Dampfer „Johannes Ruß" durch Öffnen der Bodenventile zu versenken. Dampfer „Dalälfven" zum Sinken gebracht durch Torpedo, nachdem zwei andere Torpedos vorbeigegangen waren. Besatzungen gerettet durch schwedischen Zerstörer „Wale". *(S. 328.)*

20. X. Gekreuzt bei Öland, nur schwedische Dampfer angetroffen.

21. bis 22. X. Gekreuzt bei Stolpmünde, nichts gesehen.

23. bis 25. X. Gekreuzt westlich Gotland, bei Landsort und Gotska Sandö.

„E 8". 18. X. 5 Uhr Vm. bis 24. X. Nm.
19. bis 23. X. Gekreuzt westl. Libau, wiederholt Knallgeräusche. *(Minendetonationen?)*
23. X. 8.32 Uhr Vm. Bugrohr losgemacht auf Dreischornsteinschiff. Beobachtete sehr lebhaftes Aufblitzen in der Wasserlinie, gefolgt von einer schweren Erschütterung. Das ganze Schiff verschwand hinter riesiger Rauchsäule. *(„Prinz Adalbert", S. 329.)*

„E 1". 23. X. 8 Uhr Vm. bis 30. X. 1 Uhr Vm.
24. bis 29. X. Handelskrieg westlich Gotland. Nichts gesichtet außer Zerstörern.

„E 19". 30. X. 7.45 Uhr Nm. bis 9. XI. Vm.
31. X. bis 1. XI. Handelskrieg westlich Gotland. Nichts gesichtet.
2. XI. 2 Uhr Nm. In Hanöbucht Dampfer „Suomi" angehalten, Holzladung in Brand gesetzt. *(S. 330.)*
3. bis 6. XI. Gekreuzt in der Kadet-Rinne. *(Gjedser-Enge.)*
7. XI. Fährverkehr Saßnitz—Trelleborg beobachtet.
7. XI. 9.25 Uhr Vm. Außer Fährschiffen auch Kl. Kreuzer und Zerstörer in Sicht. *(„Undine", „V 154", S. 331.)*
12.45 Uhr Nm. Feuerte St. B.-Seitenrohr auf 1000 m, traf St. B. vorn. Kreuzer drehte in großem Bogen ab und stoppte.
12.55 Uhr Nm. Schoß Heckrohr auf 1100 m, Torpedo traf achtern. Versuche, den Zerstörer zu beschießen, durch dessen Manöver verhindert.

„E 8". 1. XI. 8 Uhr Nm. bis 8. XI. Nm.
3. XI. Gekreuzt bei Steinort.
4. bis 5. XI. Gekreuzt westlich Libau. Am 4. Nm. zwei Zerstörern ausgewichen.
6. XI. 6.55 Uhr Vm. Bei Polangen ohne Erfolg Kl. Kreuzer angegriffen. *(„Lübeck", S. 331.)*
7. XI. 11.44 Uhr Vm. Bei Brüsterort Bugrohr gefeuert auf Transporter. *(„John Sauber", S. 331.)* Torpedo traf, explodierte aber nicht.
8. XI. Nm. Bei der inneren Sperre von Reval Kollision mit russischem U-Boot „Gepard". Dauer der Reparatur auf 6 Wochen geschätzt.

„E 9". 2. XI. 7 Uhr Nm. bis 8. XI. 5 Uhr Nm.
3. XI. 9.47 Uhr Vm. Bei Gotska Sandö getaucht vor schwedischem Zerstörer.
3. bis 7. XI. Handelskrieg zwischen Gotland und Öland. Außer deutschen Zerstörern und einigen neutralen Handelsschiffen nichts gesichtet.
5. bis 6. XI. Wegen schlechten Wetters bei Faludden auf Grund gelegen. Mast verloren.
8. XI. 10.30 Uhr Vm. Östlich Tachkona 300 m ab Periskop gesichtet, Rammen mißlang. *(„U 9".)*

„E 18". 9. XI. 9.30 Uhr Vm. bis 15. XI. Nm.
11. bis 14. XI. Gekreuzt zwischen Öland Südspitze und Bornholm.

Anlage 2.

Entfernungen.

Länge der Seewege in Seemeilen.

Kiel—Sund (Falsterbo-Riff)	130
= —Swinemünde	180
= —Danzig über Arkona—Jershöft	330
= —Memel über Rixhöft—Brüsterort	410
= —Memel über Utklippan	410
= —Libau über Rixhöft—Brüsterort	460
= —Libau über Utklippan	420
= —Bogskär westlich Gotland	490
= —Dagerort östlich Gotland	500
= —Reval	600
Warnemünde—Sund (Falsterbo-Riff)	70
Sund (Falsterbo-Riff)—Skagen	170
= = —Swinemünde	100
Swinemünde—Bogskär westlich Bornholm, westlich Gotland	390
= —Dagerort westlich Bornholm, östlich Gotland	420
= —Dagerort über Rixhöft	410
= —Libau über Rixhöft—Brüsterort	320
= —Memel über Rixhöft—Brüsterort	270
= —Memel westlich Bornholm—56. Breitengrad	320
= —Danzig	190
Danzig—Hoborg über Rixhöft	160
= —Bogskär über Rixhöft östlich Gotland	330
= —Dagerort über Rixhöft östlich Gotland	320
= —Lyserort über Rixhöft	250
= —Libau über Brüsterort—Memel	170
Memel—Libau	50
Libau—Hoborg	100
= —Landsort (Position 7) über Hoborg	220
= —Bogskär über Steinort	180
= —Dagerort über Steinort	160
= —Windau	60
= —Dünamünde	170
Moonsund (Kuiwast)—Lyserort	80
= = —Odensholm	45
Odensholm—Dagerort	45
= —Sewastopol-Reede (Örö)	45
= —Lappwik	40
= —Reval	50
Reval—Helsingfors	50
= —Kronstadt	170

Personenverzeichnis.

A

Alberts, Kontreadmiral 202, 238, 242—245, 286.
Albrecht, Conrad, Kapitänleutnant 239, 349.
Altvater, August, Kapitänleutnant 6, 94, 117, 135, 186, 213, 223, 239, 242, 243, 262, 267, 268.
Arndt, Werner, Oberleutnant z. S. d. R. 309.

B

Bachireff, russ. Kontreadmiral 47, 81, 174, 175, 180, 183.
Bachmann, Admiral 8, 21, 24, 30, 32, 50, 89, 91, 92, 126, 127, 192, 200, 254, 281, 286.
Bachmann, Hilfsbootsmann 33, 144, 288.
Barre, Oberleutnant 299.
Bastian, Kapitänleutnant V, 43, 101.
Begas, Kontreadmiral 207, 208, 239, 356.
Behncke, Kontreadmiral 8, 9, 11, 89, 254, 286.
Behrens, M. A., russ. Korvettenkapitän 266.
Behring, Kontreadmiral 1, 4, 8, 10, 11, 12, 14, 16, 20, 37, 39, 42.
v. Below, Otto, General VII, 210.
Benninghoff, Oberleutnant z. S. 44, 309.
Frhr. v. Berckheim, Kapitänleutnant 37, 39, 109, 227, 257, 290.
Betz, Korvettenkapitän 43, 203, 238.
Bloch, Cäsar, Oberleutnant z. S. d. R. 338.
Bobsien, Korvettenkapitän 239, 241, 262, 267, 270.
Boemack, Kapitänleutnant 327, 337.
v. Bothmer, Kapitänleutnant 332, 348.
Boy-Ed, Kapitänleutnant d. R. 349.
Bradhering, Oberleutnant z. S. d. R. 327.
Bräutigam, Robert, Oberleutnant z. S. 103, 106, 129.
Frhr. v. Brandis, Kapitänleutnant d. R. 337, 351.
Breithaupt, Justus, Kapitänleutnant 314.
Graf Brockdorff-Rantzau 321.
Brode, Leutnant d. R. 299.
Brodersen, Oberleutnant z. S. 44.
Bruch, Leutnant z. S. 293.
Buchinger, Marineoberstabsarzt 43.
Bühler, Kapitänleutnant 178.
Frhr. v. Bülow, Friedrich, Kapitän z. S. 329, 344.
Bunnemann, Kapitän z. S. 286, 329.
Busse, Minensteuermann 135.

C

Callisen, Kapitänleutnant 349.
Churchill, I. Lord der Admiralität 45.
Clasen, Torpedo-Obersteuermann 331.
Claussen, August, Kapitänleutnant 190, 265, 266.
Corbett, engl. Historiker 101, 283, 311, 312.
Cordes, Hermann, Kapitänleutnant 74.
Cranz, Landrat in Memel 7.
Cromie, engl. Kapitänleutnant 331, 361.

D

Daevers, Oberleutnant z. S. d. R. 311.
Daniloff, russ. General 284.
Densch, Oberleutnant z. S. 77, 202.
Dette, Kapitänleutnant 273.
Doflein, Kapitänleutnant 5, 18, 60, 62, 134, 213, 215, 219, 233, 238, 242, 262, 268, 327, 337, 351.
Dolberg, Kapitänleutnant 251, 259.

E

Ebert, Kapitän z. S. 63, 69, 118, 120, 124, 169.
v. Egidy, Moritz, Kapitän z. S. 268.
Ehrhardt, Kapitänleutnant 10, 258, 270.
Ehrlich, Kapitänleutnant 221, 230, 233.
Eichstädt, Marine-Oberstabsingenieur 43.
Ekman, deutscher Konsul in Wisby 195.
Elson, Oberleutnant z. S. d. R. 276.
Emme, V., russ. Leutnant z. S. 151.
Engel, Kapitän z. S. 239.
Engelhardt, Kommodore 286, 295.
v. Essen, russ. Admiral 47, 151.

F

v. Falkenhayn, General 32, 91, 93, 236, 254, 281.
Baron Fersen, russ. Vizeadmiral 47.
Fett, Oberleutnant z. S. 44, 160.
Fischer, Karl, Obersteuermannsmaat d. Sw. I. 350.
v. Fischer-Loßainen, Kapitän z. S. 196, 322.
Freese, Obersteuermannsmaat 350.
Friedel, Kapitänleutnant d. R. 276.
Friederichs, Marine-Oberstabsingenieur 238.
Friedrich Franz IV., Großherzog von Mecklenburg-Schwerin 308.

G

Gädeke, Kontreadmiral 237, 239, 241, 246, 278.
Galster, Karl, Kapitänleutnant 320.
Gercke, Hermann, Kapitänleutnant 43, 55, 57, 67, 69, 94, 98, 101.
Gerth, Georg, Oberleutnant z. S. 44.
Gerlach, Helmut, Kapitänleutnant 353.
Giese, Oberleutnant z. S. 202, 350.
Goehle, Korvettenkapitän 10, 239, 274, 276.
v. Gohren, Fregattenkapitän 329.
Goodhart, engl. Kapitänleutnant 329, 361.
v. Gorrißen, Karl, Oberleutnant z. S. 33, 35.
Graf, H. russ. Fregattenkapitän V, 76, 80, 114, 152, 173, 214, 229, 288, 341, 346.
v. Gronau, Leutnant z. S. 347.
Günther, Marine-Stabsingenieur 186.
Gygas, Fregattenkapitän 43, 171, 179, 180, 248.

H

Hagendorf, Hans, Oberleutnant z. S. d. R. 36, 44, 55, 188, 266, 276.
Hagendorf, Otto, Oberleutnant z. S. d. R. 100, 219.
Hahn, Kapitän z. S. 251.
Halahan, engl. Kapitänleutnant 361.
Halm, Fregattenkapitän 20, 32, 33, 51, 70, 118, 162, 168, 179, 180, 204, 214, 248, 343, 352.
Harder, Kapitän z. S. 10.
Hartig, Marine-Oberstabsingenieur 43.
Hartog, Kommodore 15.
Hebbinghaus, Kontreadmiral 14, 16, 20, 23, 239, 241, 246, 262, 270, 274.
Heinecke, Korvettenkapitän 329, 336.
Heinrich, Prinz von Preußen, Großadmiral 1, 7, 12, 25, 31, 43, 49, 80, 82, 88, 102, 108, 126, 153, 191, 203, 236, 252, 260, 280, 297—302, 313, 324, 335, 347, 350, 357.
Heinrich, Kapitän z. S. 12, 37, 43, 108, 154, 224, 226, 245, 281, 286.
Helmersen, P., russ. Kapitän z. S. 151.
Herrmann, Franz, Oberleutnant z. S. 44, 69, 160, 292.
v. Heydebreck, Kurd, Oberleutnant z. S. 44, 55, 67.
Hilbrand, Paul, Fregattenkapitän 8, 131.
Hildebrand, Fregattenkapitän 20, 51, 103, 104, 140, 148, 158, 162, 163, 214, 242, 246.
Hillebrand, Korvettenkapitän 97, 116.
v. Hindenburg, Generalfeldmarschall VI, 14, 20, 49, 57, 90, 256, 359.
Hipper, Vizeadmiral 239, 241, 246—252, 259, 261, 267, 278.
Hirth, Kapitänleutnant 202, 214, 350.
v. Holleben, Vizeadmiral 55.
Hollak, Kapitänleutnant d. R. 308.
Hollmann, Korvettenkapitän 14, 239, 329, 336.
v. Holtzendorff, Admiral 281, 286, 298, 335, 347, 357.
Holzhauer, Kontreadmiral 318.
Hopman, Kontreadmiral 42, 55, 59, 64, 88, 94, 101, 103, 107, 126, 138, 153, 183—186, 192, 211, 225—226, 248, 291, 295, 300—304, 330, 356.
Horn, Johannes, Fregattenkapitän 54, 70, 105, 216, 222, 242, 270—272.
Horton, engl. Korvettenkapitän 149, 184, 361.
Hosemann, Korvettenkapitän 43.
Hufnagel, Kapitänleutnant 202.
Hundertmarck, Korvettenkapitän 74, 202, 233, 238, 272, 293, 336.

J

Jasper, Karl, Oberleutnant z. S. 44, 67.
v. Jena, Hauptmann 310.
v. Ingenohl, Admiral 208.
Junghans, Oberleutnant z. S. 309.

K

v. Kameke, Kapitän z. S. 82, 202.
Kanin, russ. Admiral 47, 151, 173, 340.
Karillon, Marine-Oberassistenzarzt d. R. 195.
v. Karpf, Kommodore 43, 50, 51, 53, 60, 61, 63, 70, 101, 112, 119, 123, 125, 153, 159, 166—169, 171, 175—182, 191, 205, 214, 242, 260, 305.
Kaupisch, Oberleutnant z. S. 180.
Kayser, Emil, Steuermannsmaat d. R. 307.
Kerber, russ. Vizeadmiral 340, 345.
Killinger, Erich, Fähnrich z. S. 33, 35.
Kipke, Kapitänleutnant d. R. 309.
Klappenbach, Walter, Korvettenkapitän 238.
Klein, Friedrich Wilhelm, Oberleutnant z. S. 44, 69, 160, 246.
v. d. Knesebeck, Korvettenkapitän 239, 329.
Koch, Reinhard, Vizeadmiral 286.
Koch, Robert, Kapitänleutnant 353.
v. Koch, Korvettenkapitän 320, 354.
Koltschak, russ. Kapitän z. S. 47, 151, 269, 333, 341.
Koslik, Kapitänleutnant 202.
Krah, Walter, Kapitänleutnant 279.
Krebs, Leutnant z. S. d. R. 343.
Krech, Oberleutnant z. S. 44, 148.
v. Krosigk, Kapitän z. S. 43, 70, 184, 248.
Krützfeldt, Richard, Kapitänleutnant d. R. 239.

Küffner, Oberleutnant z. S. 44, 160.
Kühne, Robert, Kapitän z. S. 202, 207, 243.
Kutscher, Kapitän z. S. 116, 117, 127, 129.

L

Ladisch, Oberleutnant z. S. 309.
Lahs, Kapitänleutnant 74.
Lange, Kapitän z. S. 262, 272.
Langemak, Kommodore 305, 343, 345, 350, 355.
Lans, Max, Kapitän z. S. 202, 243.
v. Lauenstein, Generalleutnant 50, 55, 58, 92.
Laurence, engl. Korvettenkapitän 278, 361.
Ledeboer, Kapitänleutnant 202.
Lehr, Obersteuermannsmaat 144.
v. Levetzow, Kapitän z. S. 278.
Lewizki, russ. Kontreadmiral 47.
Lindau, Kapitänleutnant 225, 265, 266, 270, 271, 332, 350.
Löwenberg, Oberleutnant z. S. 178.
Lorenz, Oberleutnant z. S. 231, 288.
v. Luck, Major 69, 70, 71, 73.
Lutter, Korvettenkapitän 308.

M

Madlung, Fregattenkapitän 345.
Malinin, D., russ. Kapitänleutnant 229, 288.
Manger, Hauptmann 337.
v. Mantey, Kapitän z. S. 82, 202.
Martin, Marine-Generalarzt 43.
Martini, Kapitänleutnant 331.
v. d. Marwitz, Oberleutnant z. S. 134, 351.
Maßmann, Siegfried, Kapitän z. S. 202.
Max, Prinz von Baden 322.
Menche, Kapitänleutnant 35, 44, 163, 176.
Menzel, Hermann, Oberleutnant z. S. 160, 327.
Metger, Kapitänleutnant 353.
Meyer, Heinrich, Kapitänleutnant 345.
Michelsen, Kapitän z. S. 43, 71, 94, 95, 101, 156, 184—186, 254, 286, 302.
Mischke, Kontreadmiral 3, 43, 308, 311, 314, 323, 325.
Mommsen, Fregattenkapitän 242, 258, 262, 270.
Graf v. Montgelas, Oberleutnant z. S. 309, 312, 319.
Mudrich, Kapitänleutnant d. Sw. I. 309, 319.
v. Mücke, Kapitänleutnant 304.
Frhr. v. Müffling, Kapitän z. S. 207.
Müller, Ernst Hermann, Oberleutnant z. S. 293.
Muhle, Kapitänleutnant 222, 225, 229, 232, 259, 288.

N

Nauer, Kapitänleutnant d. R., 239, 274.
Nerger, Karl August, Korvettenkapitän 74.
Nikolai Nikolajewitsch, russ. Großfürst 285.
Nikolaus II., Kaiser von Rußland 152, 285, 360.
Nowizki, russ. Major (Marine) 151.

O

Overhues, Oberleutnant z. S. 15.

P

Paech, Oberleutnant z. S. 238.
v. Pappritz, Generalleutnant 91, 98, 99, 124, 210, 212.
Pieper, Ehrenreich, Kapitänleutnant 202.
v. Pohl, Admiral 9, 11, 16, 24, 59, 89, 237, 314.
Prenzel, Minen-Obermaschinistenmaat 105.
v. Prittwitz und Gaffron, Oberleutnant z. S. 44, 100, 176.
Püllen, Fregattenkapitän 274.

R

Rebensburg, Wilhelm, Kapitänleutnant 35, 44, 143, 160, 290.
Graf v. d. Recke-Volmerstein, Kapitänleutnant 309, 313.
Reiß, Fregattenkapitän 74, 344.
Reiß, Steuermannsmaat 121, 231.
Rese, Hilfssteuermann 328.
v. Restorff, Kommodore 239, 247, 250, 258, 278.
Retzmann, Kapitän z. S. 21, 23.
Richter, Friedrich, Kapitän z. S. 74.
Robertson, Korvettenkapitän 201, 296, 336.
Frhr. Röder v. Diersburg, Kapitänleutnant 13, 38, 44, 160, 245, 279, 290.
v. Roques, Joachim, Oberleutnant z. S. 53, 120, 289, 292, 333.
v. Rosenberg, Korvettenkapitän 37, 109, 110, 132, 160, 239, 304, 326.
v. Rotberg, Major 55.
Rümann, Wilhelm, Kapitänleutnant 74, 77.

S

Saupe, Kapitänleutnant 44, 148, 248, 345.
Scheer, Vizeadmiral 237.
Scheidt, Kontreadmiral 65, 74—86.
Schelting, Ju., russ. Korvettenkapitän 8, 119, 142, 229.
Scherb, Oberleutnant z. S. 294, 332.
Schimmelpfennig, Kapitänleutnant 202.
v. Schlick, Fregattenkapitän 74—76, 80—82, 353.
Schmidt, Ehrhard, Vizeadmiral 82—88, 201—232, 236—240, 245—248, 252, 255, 256, 261—283, 286.

Schmidt, Heinrich, Marine-Oberstabsarzt 238.
Schmidt, Walter, Kapitänleutnant 5, 309.
Schmidt, Willibald, Oberleutnant z. S. 309.
Schoemann, Kapitänleutnant 5.
Schreiber, Richard, Oberleutnant z. S. 309, 331.
Schtorre, russ. Kontreadmiral 47.
Schünemann, Kapitänleutnant d. R. 61.
Schüßler, Oberleutnant z. S. 308, 314.
v. d. Schulenburg, Oberst 61, 69, 71, 72, 95.
Schultz, Friedrich, Vizeadmiral 286, 288, 291, 293, 300—304, 325, 332, 334, 355.
Schultz, Max, Korvettenkapitän 74.
Schwartz, Günther, Fähnrich z. S. 33, 144.
v. Schwerin, Generalmajor 216, 225.
v. Seelen, Oberleutnant z. S. 43.
Seidensticker, Korvettenkapitän 43.
Seiferling, Kapitän z. S. 202.
Sellschopp, Oberleutnant z. S. 298.
Siemer, Oberleutnant z. S. d. R. 309.
Smiths, Oberleutnant z. S. 332.
Spieß, Johannes, Oberleutnant z. S. 216, 227, 257, 279, 331, 332, 348.
Stegemann, Korvettenkapitän 202, 304, 350.
Steinbrinck, Erich, Kapitänleutnant 270, 271, 272.
Stöckler, Obermaschinistenmaat d. R. 53, 119, 120, 289, 292.
Stohwasser, Hans, Kapitänleutnant 202.
Stratmann, Kapitänleutnant 176.
Stuhr, Kapitänleutnant 235, 247, 295, 332, 352.

T

Tägert, Wilhelm, Kapitän z. S. 82, 202.
Tegtmeyer, Korvettenkapitän 258, 336, 345.
v. Tempsky, Oberleutnant z. S. 139, 144, 146.
Tietze, Korvettenkapitän 207.
Tille, Vizefeuerwerker d. R. 119, 121, 231.
Tilleßen, Werner, Kapitänleutnant 21, 247, 269.
v. Tirpitz, Großadmiral 42, 89, 126, 127, 200, 256, 347.
Trenk, Hans, Oberleutnant z. S. 309.
Truchatscheff, russ. Kapitän z. S. 239.
Tscherkassoff, P. N., russ. Korvettenkapitän 273.
v. Tyszka, Korvettenkapitän 43.

U

v. Ußlar, Kapitän z. S. 262, 272, 286.

V

Varrentrapp, Kapitän z. S. 82, 202.
Velten, Korvettenkapitän 306.
Vesper, Oberleutnant z. S. 235, 257, 294, 332.

W

Walter, Axel, Korvettenkapitän 204, 211, 243, 262, 264, 270, 333, 349.
Walther, Hans, Kapitänleutnant 331, 348.
Weber, Heinrich, Korvettenkapitän 74.
Wegner, Steuermann d. R. 166.
Weidgen, Kapitänleutnant 6, 10, 51, 60, 117, 118, 137, 166, 170, 205, 233, 238, 242, 262, 351.
Weißenborn, Korvettenkapitän 74, 77.
Weniger, Fregattenkapitän 247, 258.
Werth, Korvettenkapitän 238.
West, Fregattenkapitän 161, 164, 172, 177—195.
Westerkamp, Korvettenkapitän 43, 127, 203, 254.
Weyer, Kapitänleutnant d. Sw. II 97, 117, 125.
Widenmann, Kapitän z. S. 247, 258, 279.
Wiemann, Marine-Generaloberarzt 133.
Wieting, Korvettenkapitän 44, 67, 103, 138, 143, 146, 176, 238, 271, 336.
Wilhelm II., Deutscher Kaiser 10, 30, 31, 192, 255, 281, 334, 347, 357.
Wilhelms, Kapitänleutnant 51, 121, 158, 190, 205, 212, 232.
Wilkens, Leutnant z. S. d. R. 188.
Windmüller, Korvettenkapitän 36, 308, 331.
Winter, E., russ. Korvettenkapitän 151.
Wjäsemski, russ. Kapitän z. S. 299.
Wolff, Richard, Kapitänleutnant d. R. 260, 290, 291, 333.
Wolfram, Paul, Fregattenkapitän 309, 312.
Wulff, Minen-Steuermann 262.

Z

Zander, Kapitänleutnant 202, 215, 276.
v. Zerboni di Sposetti, Korvettenkapitän 186.
v. Zitzewitz, Oberleutnant z. S. 61.
Zobel, Kapitänleutnant d. R. 227.

Sachverzeichnis.

A

„A 3", Torpedoboot 338.
„Aachen", Sperrbrecher 227, 363.
Aaröſund 3, 306 .
Abo 39, 10, 316, 332.
„Admiral Makaroff", ruſſ. Panzerkreuzer 137, 173, 177—180, 340.
Admiralität, engl. V, 361.
Admiralſtab 7—11, 21, 24, 30—32, 50, 59, 88—93, 126, 127, 129, 192, 200, 236—238, 254—256, 280, 281, 287, 297, 300, 310, 315, 320, 324—330, 334, 335, 346, 347, 357.
Admiralſtab, Chef des ſ. Bachmann und v. Holtzendorff.
„Akula", ruſſ. U-Boot 120, 257, 338, 339, 341.
Alands-Inſeln 23, 27, 82, 150, 151, 332, 359.
Alandsſee 9, 11, 21, 37, 39, 151, 203, 331.
„Albatroß", Minenſchiff 156, 161—164, 171, 172, 175—179, 182, 188—198.
Albuen 2.
„Alexandra", U-Bootsfalle 332, 354.
Alexandrowſk 316.
Allerhöchſte Kabinettsordre über das Kriegsjahr 1915 357.
„Alligator", ruſſ. U-Boot 330, 339.
Almagrundet-Fſchf. 158, 247, 295.
Alt-Polangen 18.
„Amazone", S. M. S. 308, 310, 313, 323, 353, 355, 361, 365.
„Ambiorix", belg. Dampfer 319.
„Ammon", Minenräummutterſchiff 326.
„Amur", ruſſ. Minenſchiff 135, 258, 264, 271.
„Andrei Perwoſwanny", ruſſ. Linienſchiff 47.
Angernſee 298, 334.
„Answald", Flugzeugmutterſchiff 45, 51, 53, 61, 63, 259, 289, 292, 347, 364.
Archangelſk 316.
Arensburg 269, 289, 292, 333, 347, 362.
Arensburger Bucht 231, 265, 289.
„Argo", ſchwed. Dampfer 320.
Ariſteni-Bucht 242.
Arkona 5, 83, 323.
Arkona-Sperre 3, 5, 309.
5. Armee, ruſſ. 226.
6. Armee, ruſſ. 173.
Armeegruppe v. Lauenſtein 49, 57, 69, 90, 94, 95.
I. Armeekorps 9, 10, 11, 13.
Artillerie-Beobachtung durch Flugzeuge 35, 63, 124, 168.
Artillerie-Gefechte von Schiffen 76, 81, 168, 175, 264, 267, 271.
Artillerie-Gefechte von Booten 168, 215, 258, 265, 312, 328, 343.
Artillerie-Gefechte von Landbatterien ſ. Küſtenbeſchießungen.
I. Aufklärungsgruppe 91, 241, 246, 251, 252, 261, 278, 363.
II. Aufklärungsgruppe 8—20, 241, 252, 363.
III. Aufklärungsgruppe 30.
IV. Aufklärungsgruppe 59, 64, 73, 74, 79, 83, 87.
VI. Aufklärungsgruppe 355.
Aufklärungsſtreitkräfte der Oſtſee 29, 42, 43, 44, 46, 82, 84, 94, 205, 221, 287, 355.
Aufklärungsſtreitkräfte der Oſtſee, Führer der ſ. Hopman.
Aufklärungsſtreitkräfte der Oſtſee, 2. Admiral der ſ. v. Karpf und Langemak.
„Augsburg", S. M. S. 51, 55, 61, 70, 110, 119, 123, 139—149, 160, 166—172, 175—182, 190, 216, 242, 262, 269—277, 304, 327, 343, 345, 355, 362—365.
„Aut", Blockſchiff 239, 274—276.
Auswärtiges Amt 313.
„Awrora", ruſſ. Kreuzer 47.
„Ayesha" 304.

B

Baagöſund 3, 306, 321.
Backofen 161, 168, 170, 223, 338.
„Bahrenfeld", Hilfsminenſuchboot 339.
„Bajan", ruſſ. Panzerkreuzer 173, 177—180, 251, 340.
Bajohren 297.
Balkenſperren 3, 62, 288, 306.
Baltenhetze 340.
„Baltica", ruſſ. Lazarettſchiff 129.
Baltiſch-Port 48, 148, 291.
Baltiſche Flotte 1, 24, 42, 65, 73, 76—81, 140, 150, 151, 173, 194, 240, 283, 285, 288, 305, 334, 340, 359.
Baltiſche Flotte, Kriegsgliederung 47.
Baltiſche Flotte, Unterſtellung unter die Armee 151, 173, 285, 359.
Baltiſche Inſeln 300, 334.
„Bars", ruſſ. U-Boot 283, 339.
I. Baudiviſion 131.
Bauſt 298, 345.
„Bavaria", Dampfer 3.
Befehlshaber der Aufklärungsſtreitkräfte in der öſtlichen Oſtſee 355.
Befehlshaber der Marineanlagen in Kurland 356.
Belte, engl. Durchbruch durch die 2, 26, 238, 314.

Bengtskär 38, 48, 102, 107, 108, 112, 145, 155, 235, 247.
„Beowulf", Küstenpanzerschiff 32, 59, 62, 65, 70, 71, 120, 130, 166—170, 204, 210, 287.
Bereitschaftsdivision in Kiel 126, 334, 355.
Beresina-Bank 140.
Beresina-Passage 199.
Bergen 316.
„Berlin", S. M. S. 329, 331, 344.
Bernaten 57, 62, 63, 67, 71, 96, 119, 205, 337.
Beutekommission Libau 116, 130.
„Binz", Vorpostenboot 307.
„Birgit", russ. Dampfer 332.
„Bjäditelny", russ. Zerstörer 47.
„Bjerka", norweg. Dampfer 2.
Björneborg 316.
„Blenda", schwed. Werkstattschiff 328.
Blockade, engl.-russ., über die deutsche Ostseeküste 339.
Blockschiffe 239, 262, 274.
Boeckersches Eisenwerk 130.
„Bogatyr", russ. Kreuzer 47, 173, 177, 288, 345.
Bogskär 23, 37, 103, 107, 110, 163, 205, 246.
Bomben s. Wasserbomben.
Bombenangriffe s. Luftangriffe.
Bornholm 1, 3, 13, 87, 135, 308, 352, 354, 361—367.
„Bosnia", Werkstattschiff 130.
Bottnischer Meerbusen 9, 102, 150, 203, 330, 332.
„Brandenburg", S. M. S. 126, 207, 239, 297, 355.
„Braunschweig", S. M. S. 202, 205, 238, 242—244, 250, 278, 295, 335, 348, 355, 366.
Bredgrund 320.
„Bremen", S. M. S. 41, 190, 204, 211, 242—243, 262, 264, 269, 277, 295, 329, 333, 349, 351, 365.
„Breslau", Dampfer 116, 296.
Brest-Litowsk 285.
Brüsterort 84, 132, 136, 205, 220, 296, 325, 331, 337, 361, 367.
Brunsbüttel 238.
Budendiekshof 18, 19, 20, 36, 50, 51.
„Bürgermeister Petersen", Tankdampfer 337.
„Bunte Kuh", Hilfsminensuchboot 166.

C

„Centric", schwed. Dampfer 150.
„Chabarowsk", russ. Vorratsschiff 218.
„Chrabry", russ. Kanonenboot 152, 231, 243, 264.
Christiansö 134, 324, 354.
„City of Berlin", Blockschiff 239, 274.
„Claus Horn", Dampfer 330.

D

Dänemark 308, 310, 312—315, 321, 355.
Dänische Marine 307, 312.
Dagerort 37, 109, 112, 143, 252, 261, 279, 295, 352, 363—365.
„Dagmar", russ. Dampfer 270.
Dagö 257.
„Dalälfven", Dampfer 328, 366.
Dal-Grund 140.
Danzig 27, 55, 133, 203, 205, 278, 300, 360.
Danzig, Kaiserliche Werft 55, 91, 96.
Danzig, Kaiserliche Werft, Wachkommando 97.
„Danzig", S. M. S. 73, 75, 79, 84, 86, 110, 344.
Danziger Bucht 5, 136, 220, 252, 296, 327, 351.
Dardanellen VIII, 89, 294, 306, 316.
„Delphin", russ. U-Boot 341.
Denkschrift des O. d. O. 25, 102, 153, 203.
„Derfflinger", S. M. S. 236, 306.
Detachierter Admiral 1, 8, 37, 41, 42.
Deutsche Bucht VIII.
„Deutschland", Hilfsstreuminendampfer 37, 103, 109, 132, 156—161, 245, 246, 262, 270, 277, 362.
„Diana", russ. Kreuzer 47.
„Direktor Reppenhagen", Dampfer 324, 366.
7. Division 82—88, 295, 361.
8. Division 87.
Division der Sicherungsboote 2, 46, 307.
Domesnäs 55, 57, 139, 269, 333.
Dondangen 333.
„Dora Hugo Stinnes", Kohlendampfer 146, 148, 149, 158, 362.
Dorbjany 36.
Dragör 321.
„Drakon", russ. U-Boot 104, 163, 214, 339.
Dragden 310, 311, 313, 321, 364, 365.
Drontheim 316.
Dünamünde 139, 233, 240, 276.
„Düsseldorf", Dampfer 129.
Dumbe 260, 299.
Dwina 316.

E

„E 1", engl. U-Boot 80, 83, 184, 223, 228, 247, 278, 283, 339, 361.
„E 8", engl. U-Boot 283, 312, 329, 339, 361.
„E 9", engl. U-Boot 80, 84, 101, 122, 148, 184, 258, 283, 328, 339, 361.
„E 13", engl. U-Boot 283, 311, 312, 364.
„E 18", engl. U-Boot 313, 339, 361.
„E 19", engl. U-Boot 313, 324, 325, 331, 339, 361.
Eisenbahntransporte über See 132, 161, 259.
Eisschmelze 1, 36, 37, 48, 51, 173.
„Elbing", S. M. S. 287, 335, 345, 355.
„Elsaß", S. M. S. 202, 207, 220, 243, 250, 295, 335, 355.
„Ely", dän. Dampfer 150.
„Emden", S. M. S. 304.
„Emir Bucharski", russ. Zerstörer 47.

England VIII, 2, 26, 238, 283, 285, 306—339, 360—367.
Entzifferung von Funksprüchen 45, 173, 193, 341.
Erkennungssignale 21, 50, 75, 180, 222, 240, 268.
Erzeinfuhr 324, 329, 339, 360.

F

Fähre Saßnitz—Trelleborg 4, 132, 302, 323, 331, 367.
Fähre Warnemünde—Gjedser 132, 323.
Falster 309.
Falsterbo 310, 313, 319, 320, 361, 366.
Faludden 191, 205, 291, 367.
Farö 84, 112, 118, 171, 207, 213, 261, 361.
Faröfund 197.
Fehmarnbelt 3, 5, 15, 83, 156, 241, 307.
Fehmarnfund 307.
37. Feldfliegerabteilung 298, 354.
Fettelbucht 289.
Filsand 110, 124, 166.
Finnischer Meerbusen 1, 37, 48, 108, 143, 151, 154, 305, 332, 348, 364.
Finnischer Meerbusen, dauernde Beobachtung des 27, 102, 153, 193, 204, 287, 300, 301, 305, 331, 359.
Fischdampfer als Minensuchboote 4, 137, 243.
Fischereiverbot 118, 120, 131, 203, 290.
Fischermotorboote 2, 5, 15, 46, 296, 306, 307, 312, 323, 325, 354.
Flandern 29, 89.
Flintrinne 310, 311, 313, 320, 355, 364, 365.
Flötjan 150.
Flotte s. Hochseestreitkräfte.
Flotte, russische s. Baltische Flotte.
Flottenchef s. v. Pohl.
Flottenchef, russischer s. v. Essen und Kanin.
Flugstation Bauske 299, 333.
Flugstation Holtenau 3, 313.
Flugstation Köslin 325, 354.
Flugstation Libau 123, 208, 239, 292.
Flugstation Putzig 159, 188, 252, 354.
Flugstation Stralsund 325, 354.
Flugstation Warnemünde 3, 310, 313, 325.
Flugzeug „51" 33, 35.
Flugzeug „55" 188.
Flugzeug „92" 119, 121.
Flugzeug „93" 53, 71.
Flugzeug „216" 120, 121.
Flugzeug „227" 144.
Flugzeug „234" 288.
Flugzeug „247" 144.
Flugzeug „269" 333.
Flugzeug „270" 222, 231, 292, 298.
Flugzeug „292" 231.
Flugzeug „440" 347.
Flugzeug „459" 293.
Flugzeug „473" 333.
Flugzeug „478" 293, 298.
Flugzeugabwehr 145, 162, 232, 233, 288, 292, 298, 333.
Flugzeuge 33, 54, 120, 203.
Flugzeuge, an Bord von Schiffen und Booten 33, 35, 214, 245, 332, 343.
Flugzeuge, Artilleriebeobachtung durch 35, 63, 124, 168.
Flugzeuge, Landkampfflugzeuge 233, 298, 299, 354.
Flugzeuge, Minensuchen 144.
Flugzeuge, russische 162, 222, 231, 232, 243, 244, 292, 298, 353.
Flugzeugmutterschiffe s. „Answald", „Glyndwr", „Santa Elena".
Flugzeugmutterschiffe, russ. 292, 293, 299.
Föglö-Fjord 138, 155.
„Frack", russ. Dampfer 40.
Frankreich 339.
„Frascati", Dampfer 330.
„Frauenlob", S. M. S. 344, 345.
„Freya", Vorpostenboot 350.
Friede von Brest Litowsk 198.
„Friesenberg", Dampfer 338.
Frühjahrsdenkschrift des O. d. O. 25, 102, 153, 203.
Führer der Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee (F. d. A. d. O.) s. Hopman.
Führer der Torpedoboote der Ostsee s. Langemak.
I. Führer der Torpedobootsstreitkräfte s. Hartog.
II. Führer der Torpedobootsstreitkräfte s. v. Restorff.
„Fürst Bülow", Minenräummutterschiff 326.
FT-Richtungsanlagen 45, 221, 290, 324, 341, 346, 350.
FT-Station Danzig 50.
FT-Station Libau 97, 131, 297.
FT-Station Pissen 222, 229, 232.
FT-Station Rauden 298, 350.
FT-Station Windau 225.
FT-Station, fahrbare 50, 58, 222, 298.
FT-Täuschungsversuche 177, 183, 287.
FT-Verkehr, Beobachtung und Entzifferung 45, 105, 131, 173, 174, 193, 341.

G

„G 11", Torpedoboot 251.
„G 132", Torpedoboot 38, 309, 311, 312, 319.
„G 133", Torpedoboot 309.
„G 134", Torpedoboot 33, 35, 309, 319.
„G 135", Torpedoboot 33, 35, 44, 61, 104, 119, 140, 143, 161, 164, 175, 192.
„G 136", Torpedoboot 309, 313, 365.
„G 175", Torpedoboot 202, 214, 220.
„G 193", Torpedoboot 258.
„G 194", Torpedoboot 258.
„G 196", Torpedoboot 344.
„G 197", Torpedoboot 251.
„Gaidamak", russ. Zerstörer 47.

„Gangut", russ. Groß-kampfschiff 229, 340, 345.
Garantiescheine 318.
„Gazelle", S. M. S. 8.
Gefle 316, 332.
„General Kondratenko", russ. Zerstörer 47, 265.
Generalstab des Feldheeres, Chef des, s. v. Falkenhayn.
„Gepard", russ. U-Boot 248, 283, 339, 367.
„Gerda Vith", Dampfer 330.
„Germania", Dampfer 324.
Gesandter, deutscher, in Kopenhagen 321.
I. Geschwader 237, 241, 246, 248, 252, 261, 278, 279, 301, 335, 364.
II. Geschwader 9, 11, 91, 335.
III. Geschwader 11, 237, 301.
IV. Geschwader 59, 87, 200, 202, 221, 241, 242, 248, 250, 287, 340.
V. Geschwader 126, 208, 334.
Gipken 333.
Gittermasten 23, 24, 109.
Gjedser 308, 321, 324, 366.
Gjedser-Enge 3, 241, 308, 325, 367.
„Glyndwr", Flugzeugmutterschiff 33, 35, 45, 51, 60, 61, 65, 67, 71, 95, 129, 140—146.
Göta-Kanal 316.
Goldingen 67, 210.
Gorlice 49.
Gothenburg 316.
Gotland 10, 21, 23, 75, 81, 147, 205, 212, 303, 344, 361—367.
Gotska Sandö 38, 74, 84, 107, 121, 147, 155, 165, 171, 246, 261, 268, 346, 362, 366, 367.
„Graudenz", S. M. S. 15, 19, 246, 262, 269—277.
„Grete Hemsoth", Dampfer 3.
Grobin 67, 70.
Grodno VII.
Grönsund 309.
„Gromoboi", russ. Panzerkreuzer 47.
„Grosjaschtschi", russ. Kanonenboot 142, 152, 243, 299, 334.
Groß-Irben 121.
Groß-Platon 354.
Große Flotte, engl. 2, 26, 238, 283, 285, 306, 310, 360.
Großer Belt 1, 3, 26, 306.
Großes Hauptquartier 7, 50, 91, 193, 199, 236, 254, 280, 329, 334, 357.
Großkampfschiffe, russ. 23, 25, 115, 229, 245, 288, 291, 297, 300, 305, 340.
„Gutrune", Dampfer 324.

H

XIII. Haager Abkommen 196.
Haager Landkriegsordnung 198.
Häfringe 329, 336.
Hafenämter 4.
Halbflottille für besondere Zwecke, russ., s. Spezialhalbflottille.
Hamburg 44, 91, 337, 352.
Handelskammern 4.
Handelskontrolle am Sund 3, 316, 354.
Handelskontrolle in Schweden 322.
Handelskrieg an der russ. Küste 247, 270, 271, 274, 292, 294.
Handelskrieg an der schwed. Küste 41, 147, 220, 247, 295, 320, 354.
Handelskrieg im Bottnischen Meerbusen 332.
Handelskrieg im Kattegatt 315, 354.
Handelskrieg in der Alandssee 9, 21, 39, 331.
Handelsschiffahrt 3, 4, 150, 307, 316—322, 323—339, 365—367.
Handelswege nach Rußland 316.
Hangö 27, 102, 107.
Hanöbucht 320, 330, 367.
„Hansa", Kriegsfeuerschiff 291.
Haparanda 316.
Hapsal 47.
Harwich 364.
Hasenpot 124, 219.
Hauptquartier Ost 15, 126, 199, 209, 281.
„Havmanden", dän. U-Boot 328.
Heer und Marine s. Zusammenwirken.
Heiligenhafen 307.
Heisternest 337.
Hekla-Lileina 102, 235.
Hela 5, 327, 337, 365.
Helgoland VIII.
„Helgoland", S. M. S. 239.
Heligholm 191.
Helsingfors 115, 151, 290, 340.
„Hernodia", schwedischer Dampfer 150.
„Hertha", Hilfsstreuminendampfer 302, 314.
Hilda-Grund 319.
Hilfsminensuchboot 4 339.
Hilfsminensuchboot 11 166.
Hilfsminensuchdivision Kiel (Friedrichsort) 4, 5, 44, 307, 309.
Hilfsminensuchdivision Neufahrwasser 4, 5, 6, 9, 10, 18, 51, 54, 60, 62, 72, 96, 97, 117, 137, 166, 233, 242, 262, 277, 296, 324, 325, 326, 339.
Hilfsminensuchdivision Swinemünde 4, 6, 94, 96, 117, 128, 136, 137, 223, 240—246, 262, 268, 277, 296, 337, 345.
Hilfsminensuchflottille der Nordsee 279.
Hilfsschiff „A" („Alexandra") 332, 354.
Hilfsschiff „K" („Kronprinz Wilhelm") 354.
Hilfsschiff „P" („Primula") 354.
Hilfsstreuminenschiffe, Verband der 302.
„Hindenburg", Armeetender 116, 147.
Hoborg 162, 191, 301, 326.
Hoborg-Bank 290, 332, 340, 344, 352.
Hochseestreitkräfte VIII, 8, 11, 24, 30, 59, 73, 74, 87, 200, 239, 279, 324, 329, 334, 335, 355, 360.
Hoheitsgewässer, 3 sm-Grenze 310, 319, 321.
Hufvudskär 23, 75, 247, 291, 344.
Hundsort 261.
„Hvalen", schwed. U-Boot 328.
Hven 313, 319, 354.

J

Japan 316.
„Jenissei", russ. Minenschiff 114, 149, 152.
Jershöft 74, 241, 325.
„Imperator", Hilfslazarettschiff 46.
„Imperator Pawel I", russ. Linienschiff 47.
„Indianola", Minenräummutterschiff 5, 95, 97, 121, 135—137, 162, 185, 186, 211—214, 223, 361, 362.
„Inkula", Minenräummutterschiff 5, 95, 97, 100, 121, 162, 361, 362.
Insterburg 297.
„Johannes Ruß", Dampfer 328, 366.
„John Sauber", Kohlendampfer 331, 367.
Irbenstraße 55, 56, 81, 104, 140, 199, 242, 258, 277, 285, 347, 359.
„Iris", Blockschiff 239, 276.
Iwanow-Bank 140.

K

Kadet-Rinne 367.
Kahlberg 296, 327.
„Kaiman" russ. U-Boot 330, 339.
„Kaiser", Hilfsstreuminendampfer 302.
„Kaiser Friedrich"-Klasse 297, 347.
Kaiser-Wilhelm-Kanal 201, 238, 279.
Kaiserliche Entscheidungen 10, 30, 59, 192, 200, 236, 238, 255, 281, 329, 334, 347, 357.
Kalmar-Sund 4, 198, 324, 330.
Kaperung von Dampfern 310, 319, 325, 330, 331, 354.
Karlskrona 198.
Kattegatt 311, 312, 313, 315, 354, 365.
3. Kavallerie-Brigade 228, 237.
6. Kavallerie-Division 15, 16, 19.
Kemmern 334.
Kiel, 2, 13, 186, 241, 326, 355.
Kiel, Kaiserliche Werft 8, 186, 352.
Kieler Bucht 2, 44, 306, 330.
Kielmy 49, 57.
Kilezeem 298.
Kleiner Belt 1, 3, 26, 306, 315, 323, 355.
Königsberg 49, 94, 117, 221.
Königsberg, Generalkommando 10, 11, 13, 16, 19.
„Königsberg", Dampfer 3, 135.
Kogrund-Rinne 319, 320, 321, 354.
Kohlenergänzung aus Dampfern 75, 83, 146 bis 149, 252, 264, 268.
Kohlenversorgung 63, 130, 215, 220, 278.
Kola-Bucht 316.
„Kolberg", S. M. S. 239, 246, 250—252, 258, 355.
Kopenhagen 314, 355.
Konterbande 318—322, 355.
Konvoy 4, 325, 336.
Kopparstenarne 84, 246, 261.
„Korejetz", russ. Kanonenboot 273.
Kowno 285, 297.
Kraftwagenverkehr Memel—Libau 131.
I. Kreuzer-Brigade, russ. 81, 173, 288, 340, 345.
II. Kreuzer-Brigade, russ. 47.
Kriegsgefangene, Fluchtversuche 198.
Kriegsleitung 7, 21, 92, 200, 236, 255, 325, 329, 335, 355, 357.
Kriegsministerium 4.
„Krokodil", russ. U-Boot 339.
Kronstadt 59, 325.
Küstenbeschießungen:
Bogskär 23.
Dagerort 37, 279.
Finnischer Meerbusen 247.
Kurländische Küste 8, 16, 36, 51, 67, 123, 124, 125.
Libau 9, 31, 35, 61, 69, 70.
Rigascher Meerbusen 57, 240, 270, 274.
Utö 250.
Windau 165, 209.
Zerel 57, 248, 258.
Küstenbeschießungen, russ.:
Libau 65, 81, 346.
Memel 8, 173, 174, 194.
Pissen 232, 289.
Rigascher Meerbusen 228, 233, 260, 299, 333, 334.
Küstenbeschießungen, Leistung der Schiffsgeschütze 7, 124.
Küstenschutzdivision der Ostsee 3, 42, 43, 306, 325, 329, 355, 361—367.
Küstenschutzdivision der Ostsee, Chef der, s. Mischke.
Kuiwast 160, 269, 270, 271, 289, 348.
Kullen 315, 354.
Kuppen 194.
Kurisches Haff 117, 362.
Kurland 49, 90, 92, 100, 210, 218, 228, 297, 347.
Kurland, Küstenbefeuerung 291, 338.
Kurland, Küstenschutz 131, 222, 228, 299, 334.
Kynö 270, 271, 275, 347.

L

„L 5", Luftschiff 221, 223, 230, 233.
Laaland 307.
Labiau 117.
Laboe 308.
„Ladoga", russ. Minenschiff 235.
Landfront, russ. 8, 55, 57, 173, 273, 284, 334, 359.
Landskrona 315.
Landsort 247, 328, 336, 366.
Landungen:
Bogskär 38.
Libau 32, 67, 69, 97.
Memel 13, 14.
Ösel 300.
Runö 56.
Semuppen 124, 125.
Windau 209, 216, 222.
Landungen, russ.:
Petragge-Domesnäs 333.
Landungsabteilung Muhle 222, 225, 228, 229, 232, 259, 288, 298.
Langelandbelt 6, 306.

Lappwik 27, 107.
Larina-Bank 270, 271.
Lazarettschiffe 46, 133.
Lazup 228, 260, 299.
Leba 185.
Leuchttürme, Zerstörung 57, 218, 224, 225, 229.
Libau:
Ansteuerung 291, 338.
Ausbau 88, 91, 116 bis 137, 207, 221, 297.
Besatzungsabteilung 130.
Beschießung 9, 11, 31, 32, 35, 49, 61.
Blockade engl. U-Boote 80, 95, 120, 131, 147, 228, 239, 290, 327, 329, 332, 337, 360 bis 367.
Einnahme VI, 49, 58, 62 bis 71, 94—101, 361.
Eisenbahnen 116, 131, 132, 297.
Gouverneur, s. v. Pappritz.
Hafenkapitän, s. Kutscher.
Kriegshafenkanal 117, 122, 129, 297.
Mitteleinfahrt 122, 128, 133, 164, 207, 221.
Nachrichtenstelle 97, 131, 208.
Neutrale Dampfer 129.
Nordeinfahrt 117, 118, 126, 128.
Reparaturwerkstatt 130, 208, 297.
Seebefehlshaber s. Begas.
Transportverkehr 92, 116, 122—132, 297, 364.
Versorgungsstelle 98, 130, 208.
Verteidigung der Seefront 88, 97, 127, 170, 201, 208, 346.
Lichtsperren 320, 321.
Lillgrund 311, 314, 364.
Linienschiffe, Außerdienststellung 126, 287, 326, 334, 340, 355.
List 296.
Ljugarn 194.
Lohm 332.
Lomza 285.
Lübeck 325, 339.
„Lübeck" S. M. S. 8, 13, 18, 20, 33, 35, 36, 39, 49, 51, 61, 69, 70, 96, 110, 119, 139—149, 161, 166—172, 174 bis 182, 204, 214, 248, 250, 292, 331, 343, 345, 352, 353, 362, 367.
„Lützow" S. M. S. 279.
Luftangriffe auf:
Baltischport, Reval 291, 333.
Libau 33, 53.
Riga, Dünamünde, Arensburg 138, 149, 233, 292, 333.
russ. Streitkräfte im Rigabusen 144, 222, 231, 288, 289, 298, 299, 333, 347.
U-Boote 120, 188, 230, 291, 313.
Luftangriffe, russ. 162, 232, 244, 292, 294, 353.
Luftschiff, Festmachen auf Kreuzer 310.
Luftschiffhalle Fuhlsbüttel 221, 337.
Luftschiffhalle Kiel 337.
Luftschiffhalle Königsberg 49, 221.
Luftschiffhalle Seddin 221, 327, 353.
Luftschiffhalle Wainoden 297.
Luftschifflandeplatz Libau 221, 223.
Luftspiegelung 24, 86, 109, 162, 166, 271.
Lulea 329.
„Lulea", Dampfer 324, 330, 366.
Lundakra-Bucht 319.
„Lusitania", engl. Dampfer VI.
Lyserort 84, 119, 166, 218, 229, 264, 338, 345, 352, 362.
Lyserort-Riff 140, 146, 169, 242, 262, 288, 345.

M

„M IV", Luftschiff 2, 310, 313, 323, 337.
„Magdeburg", S. M. S. 45, 81.
„Makaroff" s. „Admiral Makaroff".
„Makrel", russ. U-Boot 283.
Malmö 321, 365.
„Margarethe", Dampfer 323, 365.
Mariehamn 39, 332.
Marineattaché in Stockholm, deutscher 192, 322.
Marinegeneralstab, russ. 45.
Marinekabinett 42, 200, 279, 357.
Marinekommandostellen s. Zusammenwirken.
Marinekorps Flandern 89.
Marinestation der Ostsee 4, 91, 201, 208, 286, 326.
Markgrafen 299, 334.
Marne VI.
I. Matrosendivision 130.
„Mecklenburg", S. M. S. 82, 202, 238, 295, 340, 348, 355.
„Medusa", S. M. S. 355.
Memel 1, 3, 5, 7—21, 32, 54, 61, 131, 173, 174, 191, 290, 293, 297, 359.
Merris 269.
„Meteor" Hilfskreuzer 316.
„Meteor", Vorpostenboot 327.
Meuterei auf der Baltischen Flotte 151, 340.
Michailowsk s. Pissen.
Minen:
bei Libau 81, 296, 300, 351.
bei Östergarn 301, 304.
bei Steinort 108, 117.
im Finnischen Meerbusen 37, 102, 107, 110, 193, 229, 300.
im Moonsund 102, 138, 240, 270, 280, 294.
im Rigaschen Meerbusen 146, 155, 160, 199, 210, 215, 288, 300, 301, 304, 327, 334, 337, 345, 349.
in den Schäreneinläufen 102, 138, 155, 161, 164, 172, 205, 235, 257, 332, 346.
in der westlichen Ostsee 2, 3, 306, 313, 314.
Minen, dänische 306, 314.
Minen, russ.:
bei Libau 54, 60, 61, 67, 81, 94, 122, 128, 137, 157, 228, 337, 351.
bei Memel 6, 187, 351.
bei Pillau 327, 337.
bei Windau 146, 160,

166, 170, 213, 218, 219, 235, 337, 341, 348, 350, 351, 357.
im Bottnischen Meerbusen 332.
im Finnischen Meerbusen 113, 151, 235, 285, 288.
im Moonsund 271.
im Rigaschen Meerbusen 149, 240, 269, 271, 273.
in der Alandssee 41, 150, 331.
in der Irbenstraße 142, 152, 242, 258, 262, 282, 283, 285, 288.
südlich Gotland 340, 344, 346, 351, 352, 357.
vor der pommerschen Küste 3, 5, 134—137, 296, 309, 327, 337, 346, 351.
Minenfreie Wege 6, 60, 101, 134—137, 211, 242, 262—277, 296, 327, 337, 351.
Minenlegprogramme 37, 103, 107, 138, 157, 270, 300, 307, 313, 344.
Minenoffensive, russ. 1, 3, 135, 137, 285, 340—360.
I. Minenräumdivision 326, 345, 351.
III. Minenräumdivision 326, 351.
„Minensuchboot Nr. 1", russ. 290.
„Minensuchboot Nr. 4", russ. 332.
„Minensuchboot Nr. 6", russ. 229.
„Minensuchboot Nr. 10", russ. 295.
Minensuchboote, flachgehende 4, 94, 135, 136, 137, 242, 262, 326.
I. Minensuchdivision 241, 262, 267—277.
II. Minensuchdivision 4, 12, 41, 60, 64, 94, 101, 135, 139, 187, 219, 235, 242, 262, 268, 271, 273, 277, 280, 295, 325, 337, 351.
Minensuchdivisionen, Tätigkeit Januar—April 1915 5.
Minensuchen durch Luftfahrzeuge 144, 223.
Minensuchen durch Torpedoboote 155, 191, 201, 279, 345.
Minentreffer auf Kreuzern 8, 243, 344, 349, 353,
Torpedobooten 67, 95, 244, 266, 273, 327, 349, 350.
Minensuchbooten 5, 134, 135, 166, 228, 242, 245, 262, 269, 307.
Vorpostenbooten 307, 350.
Dampfern und Segelfahrzeugen 2, 3, 146, 296, 308, 314, 327, 331, 337.
russ. Fahrzeugen 229, 235, 283, 288, 295, 327, 341, 352.
Minen-U-Boote 155, 235, 257, 341.
„Minoga", russ. U-Boot 283.
Mitau 92, 132, 199, 238.
Mittelbank 352.
Mittlere Ostsee 1, 323, 356, 361—367.
Möen 2, 309, 324, 338, 366.
„Möve", Führerfahrzeug der Hilfsminensuchdivision Kiel 46, 309.
„Moltke", S. M. S. 251, 269, 278, 311, 364.
Montschischken 36.
Moon 289.
Moonsund 27, 37, 81, 138, 149, 199, 223, 245, 265, 270, 271, 276, 280, 282, 289, 348.
Morskoi Sbornik 8, 119, 152, 229.
„Moskau", Dampfer 353.
„Mottlau", Dampfer 97, 98, 116.
„München", S. M. S. 64, 73, 75—78, 84, 353.
Murman-Bahn 316.

N

Nachrichtendienst 24, 145, 164, 302, 310, 311, 326, 346.
Nachrichtendienst, russ. 45, 117, 131, 163, 169, 174, 288, 299, 345.
Nachrichtenkommissar Danzig 15, 50, 82.
Nachrichtenstelle Libau 97, 131, 208.
Nachrichtenstelle Memel 7, 8, 13, 54, 131.
Nachrichtenstelle Pillau 109.
Nachrichtenstelle Windau 223.
När 191.
Naggen 69.
Nakskov 2.
Narew VII.
Nargön 37, 113, 290.
„Narowa", russ. Minenschiff 47.
Narwik 316.
„Nassau", S. M. S. 260, 262, 264, 267, 269, 272, 277.
Nebel, künstlicher 266, 347.
Netzsperren 261, 266, 268, 269, 294, 306, 308, 313.
Netzsperrverband 308.
Neufahrwasser 12, 29, 55, 203, 204, 205, 252.
„Neumühlen", Vorpostenboot 223, 363.
Neustädter Bucht 325.
Neutralitätsverletzungen 312.
Neutralitätsverletzungen, engl. 324, 325.
Neutralitätsverletzungen, russ., 178, 196, 330.
Newcastle 365.
„Nicomedia", Dampfer 324, 366.
Nidden 187.
Nieder-Bartau 69.
Njemen-Armee 165, 199, 200, 210, 212, 218, 222.
„Nike", schwed. Dampfer 325, 366.
Nimmersatt 9, 13.
Ninna Ötz 270.
„Norburg", Vorpostenboot 341.
Nordseekriegsschauplatz, Rückwirkungen auf den 16, 24, 30, 59, 88, 200, 224, 236, 281, 314, 329, 335, 339.
Norrköping-Bucht 23, 84, 295, 328.
Norwegen 316, 321.
„Nowik", russ. Zerstörer 81, 152, 160, 165, 168, 174, 218, 258, 264, 266, 269, 280, 288, 327, 340, 341, 345, 348, 352.

Nowo-Georgiewsk 285.
Nyhamn 138, 155, 332.

O

O. d. O. = Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte s. Heinrich Prinz von Preußen.
Ob. Ost = Oberbefehlshaber Ost s. v. Hindenburg.
Oberleitung 204, 355, s. a. Schmidt, Ehrhard, Schultz.
Oberprisengericht 319.
Oberste Heeresleitung VII, 32, 49, 89, 91, 236, 254, 281.
„Ochotnik", russ. Zerstörer 47, 265, 288.
Odensholm 114, 247, 257, 332, 366.
„Odin", Hilfsstreuminendampfer 302, 314, 323, 365.
Öland 15, 21, 86, 105, 293, 324, 336, 354, 365 bis 367.
Ölversorgung 14, 130, 264, 329.
Öregrunds Grepen 330.
Örö 180, 235, 345.
Örö-Utö, russ. Fahrwasser 345.
Ösel 47, 56, 75, 269, 270, 300, 334.
Östergarn 37, 79, 178, 204, 227, 304, 362—365.
Östergarn, Gefecht bei 173 bis 194.
Östergarn—Lyserort 301, 305, 326, 332, 335, 350, 359.
Offiziersmangel 126, 127, 201, 287, 326, 334, 355.
„Okun", russ. U-Boot 143, 152, 169, 170, 283.
„Oldenburg", S. M. S. 239, 252.
„Oleg", russ. Kreuzer 173, 177, 288, 340.
Oleg-Bank 108, 110, 145, 155, 345.
„Onega", russ. Minenschiff 47.
Operationsbefehl vom 30. VII. 1914 26, 357.
Operationsbefehl, russ. von 1912 151, 360.
Operationsleitung bei Memel 11.
„Orlitza", russ. Flugzeugmutterschiff 299.
Oskarshamn 198.
„Ostfriesland", S. M. S. 239.
Ostseekriegsschauplatz, Besonderheiten 24, 81, 165, 193.
Ostseestreitkräfte, Kriegsgliederung 46.
„Ottensen", Sperrbrecher 227, 239, 265.
Oxelösund 328, 329.

P

„PL 19", Luftschiff 49.
„PL 25", Luftschiff 337.
Packerort 114.
„Pallada", russ. Panzerkreuzer 114, 290.
„Panther", S. M. S. 3, 306, 314, 355.
Panzerkreuzer 30.
Pappensee 71, 100, 120, 131, 187, 223, 290, 331, 338, 352, 361.
Paternoster 138, 270.
Pawlowsk-Hafen 121, 215.
„Pernambuco", Dampfer 328, 366.
Pernau 269—271, 274 bis 276.
Personalmangel 89, 126, 127, 130, 201, 287, 297, 326, 334, 347, 355.
Petragge 333.
„Petropawlowsk", russ. Großkampfschiff 229, 340, 345.
„Petschora", russ. Dampfer 290.
Pillau 95, 109, 136, 356.
„Pillau", S. M. S. 241, 242, 247, 259, 262, 269 bis 277, 279.
Pissen 81, 121, 228, 232, 264, 289, 298, 352.
„Pitea", Dampfer 330.
Plungiany 233.
„Pobjäditel", russ. Zerstörer 348.
„Pogranitschnik", russ. Zerstörer 47.
Polangen 10, 11, 13, 16, 18, 19, 259, 367.
Poldhu 344.
„Pollux", schwed. Torpedoboot 319.
„Poltawa", russ. Großkampfschiff 47.
„Posen", S. M. S. 252, 260 bis 277.
Position 1 304, 326, 336, 341, 346, 348, 350.
= 2 331, 337, 338.
= 3 337.
= 4 305, 336, 341, 343, 346, 350.
= 5 337, 341, 344, 349.
= 6 326.
= 7 336, 341, 346, 348, 350.
Prekuln 297.
Presse, neutrale 196, 311, 321, 324, 325.
Presse, russ. 151, 341.
„Preußen", Fährschiff 133, 259, 327, 331.
„Prinz Adalbert", S. M. S. 4, 8, 13, 16, 18, 20, 37, 39, 51, 55, 59, 70, 71, 132, 140, 163, 166, 183 bis 187, 291, 295, 329, 362, 367.
„Prinz Adalbert", Hilfsstreuminendampfer 46.
„Prinz Heinrich", S. M. S. 30, 59, 70, 140, 153, 163, 183, 248, 250, 295, 340.
„Prinz Sigismund", Hilfsstreuminendampfer 46.
„Prinz Waldemar", Hilfskreuzer 46.
Prisengerichte 319, 320.
Prisenordnung 318.
Prisenuntersuchungsstelle Kiel 355.
Prisenuntersuchungsstelle Swinemünde 318, 355.
Putzig 188, 252, 354.
Putziger Wiek 95, 252, 261, 278, 279.

R

Ragotsem 228, 273, 299, 334.
Rauden 298.
Raumo 316.
„Regensburg", S. M. S. 15, 246, 247, 252, 258, 278, 279.

„Regulus", Vorpostenboot 328.
Reichs-Marine-Amt 32, 89, 127, 129, 201, 208, 297, 334.
Reval 2, 37, 113, 151, 290, 291, 332, 333, 361 bis 367.
„Rheinland", S. M. S. 239.
Riga 138, 144, 152, 210, 229, 233, 240, 276, 292, 333, 359, 360.
Riga-Unternehmung VII, 161, 199, 203, 212, 223, 224, 226—229, 233, 236 bis 285, 286, 288, 299, 300, 311, 359, 360.
Rigaſcher Meerbuſen 55, 75, 138, 144—147, 152, 222 bis 224, 236, 255, 276, 288, 299, 333, 341, 347.
Rigaſcher Meerbuſen, Einbruch in den 138, 199, 210—213, 223, 236 bis 285, 299.
Riſtna 279.
Rixhöft 10, 74, 101, 110, 134, 184, 296, 353, 362.
Rixhöft, Anſteuerung 105, 112, 149, 159.
Röddy 307.
Rönne 366.
Rojen 293, 298, 299, 334, 352.
Roma 194, 195.
Romaſſar 270.
„Roon", S. M. S. 30, 59, 70, 100, 140, 172, 175 bis 182, 244, 248, 250, 265, 354, 361.
„Roſſal", Netzdampfer 308.
„Roſſija", ruſſ. Panzerkreuzer 47.
„Roſtock", S. M. S. 9, 11, 15.
Rotterdam 339.
Rudaizy 19.
Rügen 1, 308, 323, 327, 331, 366.
„Rügen", Hilfsſtreuminendampfer 207, 304, 344, 345.
„Rumina", ſchwed. Dampfer 331.
Runö 55, 56, 121, 139, 269, 270, 273, 334, 347.
„Rurik", ruſſ. Panzerkreuzer 29, 45, 47, 59, 135, 173, 174, 180—183, 200, 340, 345.
Ruſſarö 48, 112, 285.
Ruſſiſch Krottingen 16, 19.
Rußland, Einfuhr von Kriegsmaterial 316.
Rußland, Wechſel des Höchſtkommandierenden 285.

S

„S 15", Torpedoboot 320.
„S 17", Torpedoboot 320.
„S 19", Torpedoboot 74, 86.
„S 20", Torpedoboot 74, 79, 84, 86, 95, 361.
„S 22", Torpedoboot 74, 86, 320.
„S 23", Torpedoboot 74, 79, 84, 86, 320.
„S 31", Torpedoboot 13, 246, 251, 258, 266, 273.
„S 32", Torpedoboot 19, 274.
„S 34", Torpedoboot 266, 269.
„S 35", Torpedoboot 273.
„S 36", Torpedoboot 270.
„S 50", Torpedoboot 343, 345.
„S 120", Torpedoboot 2, 46.
„S 121", Torpedoboot 46.
„S 122", Torpedoboot 309, 313, 314, 365.
„S 123", Torpedoboot 186.
„S 126", Torpedoboot 44, 69, 70, 99, 140, 143, 160, 220.
„S 127", Torpedoboot 309.
„S 128", Torpedoboot 44, 67, 118, 160.
„S 129", Torpedoboot 44, 67, 160.
„S 130", Torpedoboot 44, 69, 99, 105, 140, 149, 160, 162, 169, 170, 220, 292.
„S 131", Torpedoboot 44, 140, 143, 160, 169.
„S 138", Torpedoboot 38, 39, 44, 67, 123, 140, 160, 184, 244.
„S 139", Torpedoboot 44, 57, 61, 67, 140, 148, 149, 184, 211.
„S 140", Torpedoboot 244, 246.
„S 141", Torpedoboot 39, 44, 61, 67, 100, 110, 140, 162, 175, 190, 243, 246.
„S 142", Torpedoboot 44, 61, 65, 123, 140, 163, 175, 177, 190, 329.
„S 143", Torpedoboot 329.
„S 144", Torpedoboot 244, 246.
„S 146", Torpedoboot 248.
„S 147", Torpedoboot 160, 244, 246.
„S 148", Torpedoboot 44, 56, 61, 140, 143, 148, 149, 362.
„S 149", Torpedoboot 140, 160, 169, 327.
„S 167", Torpedoboot 19.
„S 168", Torpedoboot 265.
„S 176", Torpedoboot 202, 272, 291, 350.
„S 177", Torpedoboot 202, 214, 350.
„S 178", Torpedoboot 74, 202, 272.
„S 179", Torpedoboot 202, 272.
S-Flottille 326.
„SL 3", Luftſchiff 353.
„SL 4", Luftſchiff 259, 260, 280, 290, 291, 333, 337.
„SL 6", Luftſchiff 327, 337.
Sackenhauſen 124, 125.
Salanty 54.
Saltholm 311.
Sandhammar 4.
„Santa Elena", Flugzeugmutterſchiff 239, 291, 292, 353.
Saraiken 214.
„Saratow", ruſſ. Dampfer 129.
Saritſcheff 74, 147, 213, 247, 268.
Sarren 69.
Saßnitz 4, 132, 241, 308, 323, 325, 327, 329.
Saßnitz—Trelleborg, Fährverkehr 4, 132, 302, 323, 325, 331, 367.
Sbornik Nr. 1 und 2 151.
Schaulen 57, 132, 222, 226, 297.
Schiffsſperren 98, 118, 129, 274.
Schiffsſperren, ruſſ. 33, 94, 118, 127, 215, 218, 274, 288, 298.
Schildau 289.
„Schleswig", Lazarettſchiff 14, 95, 133, 349.
Schlock 233.

„Schwaben", S. M. S. 82, 87, 202, 204, 238, 340.
Schwarzort 13.
Schweden, 310, 313, 315, 318, 320—322, 325, 330.
Schweden, Internierung S. M. S. „Albatroß" 194—198.
Seeflugzeug-Abnahmekommission 308.
Seeherrschaft in der Ostsee 27, 88, 200, 285, 305, 339, 356—360.
3-Seemeilen-Grenze 310, 319, 321.
Seetransportabteilung 32, 91, 116, 129.
Seeversicherung 4, 326.
Seewehrkompagnie Weyer 97, 117, 125, 130.
Segerstad 293, 336.
Semeri 271.
Semuppen 124, 125.
„Serbino", russ. Dampfer 279.
„Seydlitz", S. M. S. 236, 251, 265, 268, 364.
Siady 124.
„Sibirski Strjelok", russ. Zerstörer 47, 248.
Sicherungslinie Östergarn—Lyserort 301, 305, 326, 332, 335, 350, 359.
Signalbuch S. M. S. „Magdeburg" 45.
Signalverkehr Armee—Marine 11, 15, 19, 50, 58, 63, 101.
Signalverkehr, russ., an der kurländ. Küste 169, 299.
„Silvana", Hilfskreuzer 46, 308, 323, 366.
Simpnäsklubb 39, 330, 338.
Simrishamn 320.
Skanör 321.
„Slawa", russ. Linienschiff 155, 180, 229, 232, 244, 255, 264, 265, 267, 282, 289, 299, 333, 348, 363.
Soederarm 23, 29, 39, 41, 150.
„Soederhamn", Dampfer 328, 366.
„Solingen", Sperrbrecher 227, 239, 363.
I. Sperrbrechergruppe 9, 201, 227, 239, 242, 262.
Sperren s. Balken-, Licht-, Minen-, Netz-, Schiffs-, Trossensperren.
Spezialhalbflottille, russ. 47, 81, 152, 160, 288.
Spon-Bank 341, 345, 348.
Sprengungen 117, 122, 128, 129, 143, 277.
Sprengungen, russ. 69, 73, 122, 273, 274.
Sprengungen, Versenkung von Handelsschiffen 40, 247, 270, 271, 274, 332.
Sprengungen, Versenkung von Handelsschiffen, engl. 324, 328, 338.
„Sfabijaka", russ. Zerstörer 348, 352.
„Sfewastopol", russ. Großkampfschiff 47, 180.
Sfewastopol-Reede 180, 345.
„Sfij", russ. U-Boot 129.
„Sfiwutsch", russ. Kanonenboot 273.
Staatssekretär des Reichsmarineamts s. v. Tirpitz.
Staberhuk 307.
„Stahleck", Dampfer 330.
Stapelbotten 295.
Station O 4, 91, 201, 208, 326.
Steinort 65, 67, 108, 117, 119, 137, 157, 162, 170, 205, 211, 239, 246, 278, 327, 331, 338, 352, 362, 365, 367.
Stellvertretender Chef des Admiralstabes s. Behncke, Koch.
Stellvertretendes Generalkommando des I. Armeekorps 9, 10, 11, 13.
Stettin 44, 323, 339.
„Stettin", S. M. S. 64, 65, 73, 77, 78, 79, 84.
Stevns Klint 310, 313, 361, 364, 366.
Stilo 10, 134, 136, 323, 365.
Stockholm 23, 150, 316.
Stolp 221.
Stolpe-Bank 3, 4, 5, 44, 60, 94, 135, 241.
Stolpmünde 4, 44, 134, 211, 303, 366.
Stora Karlsö 86.
„Stralsund", S. M. S. 10, 12, 13, 15, 246, 247, 258, 261, 364.
„Straßburg", S. M. S. 11, 21, 355.
Stubbenkammer 132, 323.
Stützpunkte, russ. 27, 31, 37, 145, 151, 160, 224, 273, 289, 291, 332, 345.
„Stuttgart", S. M. S. 73, 329, 344.
Sund 3, 278, 306, 309, 310, 313—316, 323, 354, 365.
Sund, Benutzung durch eigene Schiffe 314, 354.
Sund, Durchbruch engl. Kreuzer 2, 26, 308, 310.
Sund, Durchbruch engl. U-Boote 2, 310—315, 320, 323, 354, 364, 365.
Sund, Handelskontrolle 3, 310, 316, 354.
Sundbewachung 1, 3, 26, 41, 296, 309—313, 318, 319, 354, 361, 364—367.
Sundsvall 316, 328, 330.
„Suomi", Dampfer 330, 367.
Surop-Straße 113, 290, 348.
Svartklubben 330.
Svenska Björn Fschf. 172.
Svenska Högarne 205, 261.
„Svionia", Dampfer 323, 366.
Swinemünde 3, 12, 14, 29, 87, 203, 215, 252, 318, 329, 354.

T

„T 21", Depeschenboot 290.
„T 46", Minensuchboot 262, 267.
„T 47", = 135.
„T 49", = 134.
„T 51", = 135.
„T 52", = 242.
„T 54", = 134.
„T 56", = 60, 188.
„T 57", = 5.
„T 58", = 245.
„T 61", = 188, 235.
„T 63", = 272.
„T 77", = 269.
„T 91", Tender der Torpedoschule 323.
„T 94", Tender der Torpedoschule 323.
„T 95", Tender der Torpedoschule 323.
„T 100", Tender der Torpedoschule 323, 327.

„T 104", Führerboot der II. Minensuchdivision 61, 62, 135, 140, 215, 216, 264, 284.
„T 113", Torpedoboot 46.
Tachkona 296, 363, 367.
Takerort 274.
Tankdampfer 327, 337.
„von der Tann", S. M. S. 251.
Technische Versuchskommission 294.
Telegrammsperre, Rußland —Schweden 346.
Telsze 49, 57.
„Thelma", engl. Dampfer 319.
„Thetis", S. M. S. 4, 7 bis 13, 18, 20, 39, 45, 49, 51, 56, 57, 60, 104, 131, 140—149, 163, 204, 219, 242, 246, 287, 362.
„Thüringen", S. M. S. 239, 305.
Tofta 198.
Tolke-Tief 309.
Tornea-Fluß 41, 316.
Torpedoboote:
Bootsaustausch 41, 44, 336.
Einsetzen von Flugzeugen 332, 343.
Minensuchen 155, 191, 201, 279, 345.
Torpedoangriffe 77, 175, 181, 192, 233, 265, 271, 272, 280, 312, 346.
Unterfangen 68, 244, 266, 269.
Torpedoboote, russ. 81, 119, 144, 146, 166, 214—219, 251, 258, 264—267, 270, 283, 288, 299, 330, 333, 341, 348, 352.
Torpedoboote, russ., gemeinsame Feuerleitung 169.
Torpedoboote, schwed. 190, 196, 319, 321, 330, 366, 367.
I. Torpedobootsflottille 258, 261, 329, 336.
II. Torpedobootsflottille 41.
III. Torpedobootsflottille 9, 11, 14, 18, 20, 239, 241, 252, 261, 329, 336, 354.
IV. Torpedobootsflottille 3, 44, 186, 309, 311, 318, 354.
V. Torpedobootsflottille 239, 241, 252, 261, 329, 336.
VI. Torpedobootsflottille 74, 84, 86, 87.
VII. Torpedobootsflottille 354.
VIII. Torpedobootsflottille 74, 201, 202, 220, 238, 260, 264, 269—277, 287, 293, 329, 336, 355.
IX. Torpedobootsflottille 9, 10, 13, 16, 20, 239, 242, 252, 260, 269, 274.
X. Torpedobootsflottille 29, 41, 44, 62, 64, 143, 175, 181, 192, 238, 248, 260, 264, 269—273, 287, 324, 329, 336, 345, 355.
XI. Torpedobootsflottille 326.
1. Torpedobootshalbflottille 239, 241, 252, 349.
7. Torpedobootshalbflottille 41, 309—320, 354.
8. Torpedobootshalbflottille 41.
11. Torpedobootshalbflottille 74.
12. Torpedobootshalbflottille 74, 86.
14. Torpedobootshalbflottille 73, 74, 84, 86.
15. Torpedobootshalbflottille 73, 74, 79, 84, 87, 202, 303.
16. Torpedobootshalbflottille 202, 210, 213, 293, 303, 350, 365.
17. Torpedobootshalbflottille 10, 12, 258, 270.
18. Torpedobootshalbflottille 11, 21, 23, 247, 269.
19. Torpedobootshalbflottille 41, 59, 64, 67, 71, 72, 118, 140, 146, 160, 179, 290, 336.
20. Torpedobootshalbflottille 7, 8, 13, 16, 20, 30, 37, 39, 41, 61, 64, 71, 72, 96, 97, 140, 210, 279, 290, 336.
Torpedoflugzeuge 334.
Torpedoschule, Tender 323, 324.
Torpedoschutznetze 252, 264, 273, 284.
Torpedotreffer auf
Schiffen 184, 278, 329, 331.
Booten 148, 343.
Dampfern 148, 227, 329, 331.
feindlichen Fahrzeugen 114, 272, 279, 290, 312, 332.
Tosmar-See 58.
Treibende Minen 10, 57, 105, 134, 228, 244, 300, 307, 336, 337, 349, 352, 367.
Trelleborg 4, 132, 302, 308, 323, 325, 331, 367.
Trossensperren 62, 288, 306.
Truppenkommando Tilsit 11, 13, 14, 20, 54, 55.
Truppentransporte 14, 32, 58, 91, 95, 127, 152, 153, 284, 297.
Tuckum 210, 222, 298.
Türkei VI, 89, 355.

U

„U 3", Unterseeboot 46.
„U 4", Unterseeboot 96, 103, 104, 105—107.
„U 9", Unterseeboot 216, 227, 257, 279, 326, 331, 332, 348, 363, 367.
„U 10", Unterseeboot 216, 227, 235, 239, 247, 289, 295, 332, 352, 363.
„U 17", Unterseeboot 331, 346, 348.
„U 26", Unterseeboot 2, 37—41, 48, 51, 109 bis 115, 120, 139, 148, 200, 212, 216, 227, 290, 362, 364.
„U 66", Unterseeboot 325, 332, 346, 348.
„U A", Unterseeboot 45, 51, 53, 54, 60, 62, 63, 65, 71, 96, 121, 124, 158, 183, 188, 205, 212, 232, 239, 261, 289, 294, 332.
„U B 5", Unterseeboot 30, 89, 332, 348.
„U C 4", Minen-Unterseeboot 155, 200, 227, 235, 257, 289, 294, 332, 348, 363, 365.
U-Boote, engl. 2, 26, 80, 148, 184, 193, 228, 278, 301, 311, 323—339, 358 bis 367.

U-Boote, neutrale 328.
U-Boote, ruſſ. 104, 129, 143, 154, 193, 257, 301, 326—339, 341, 358.
U-Boote zur Hafenverteidigung 30, 32, 51, 65, 89, 121, 183, 239, 347.
U-Boots-Abwehr 2, 95, 154, 156, 163, 193, 201, 203, 239, 245, 259, 284, 290, 293, 308, 311—313, 325, 326, 329, 350, 361—367.
Abwehrmittel 294.
Fallen 325, 326, 332, 354.
Geleit für Handelsſchiffe 4, 325, 336.
Patrouillendienſt mit Torpedobooten 259, 290, 323—339, 346, 350, 353, 354, 365.
Sicherung an der eigenen Küſte 2, 27, 29, 127, 187, 201, 259, 290, 293, 306, 323, 329, 336.
Warnungsdienſt 4, 326.
U-Bootskrieg gegen England V, 11, 30, 39, 109, 287, 355.
U-Bootskrieg, engl.-ruſſ. 308, 323—339, 358 bis 367.
U-Bootsminenleger 155, 235, 257, 341.
U-Boots-Vorſtöße in den Finniſchen Meerbuſen 30, 103, 112, 257, 290, 332, 348.
U-Boots-Vorſtöße in den Rigaſchen Meerbuſen 232, 247.
U-Minen 156, 307.
U-Schule 3, 129, 306.
„Ukraina", ruſſ. Zerſtörer 47, 266, 327.
Ulmalen 123, 124.
„Undine", S. M. S. 36, 39, 308, 311, 314, 323, 331, 367.
„Urſula Fiſcher", Dampfer 132, 187.
Uszkanawy 36.
Utlängan 320.
Utö 84, 112, 145, 227, 248, 250, 257, 332, 340, 345.

V

„V 25", Torpedoboot 44.
„V 27", Torpedoboot 13, 258, 270.
„V 28", Torpedoboot 251, 274.
„V 29", Torpedoboot 270, 271, 272—273.
„V 30", Torpedoboot 247, 269.
„V 99", Torpedoboot 186, 190, 191, 204—207, 216, 230, 242, 247, 252, 262, 265—267, 277, 287.
„V 100", Torpedoboot 225, 230, 242, 247, 262, 265 bis 267, 270—277, 287, 291, 295, 333, 343, 345, 348, 350, 352, 355.
„V 107", Torpedoboot 41, 44, 55, 56, 60, 65, 67, 94, 95, 98, 117, 118, 128.
„V 108", Torpedoboot 36, 41, 44, 55, 56, 60, 65, 67, 97, 117, 119, 124, 132, 140—146, 184, 188, 246, 266, 274, 332.
„V 151", Torpedoboot 74, 77, 78, 79, 86.
„V 152", Torpedoboot 74, 77, 86, 309, 313, 338, 355.
„V 153", Torpedoboot 74, 77, 79, 86, 243, 271.
„V 154", Torpedoboot 74, 77, 86, 309, 313, 331, 355, 367.
„V 155", Torpedoboot 74, 86, 309, 314.
„V 156", Torpedoboot 74, 86.
„V 157", Torpedoboot 74, 86.
„V 158", Torpedoboot 74, 86.
„V 159", Torpedoboot 74, 86, 95, 336.
„V 160", Torpedoboot 74, 86.
„V 161", Torpedoboot 74, 86.
„V 180", Torpedoboot 202, 214, 221.
„V 181", Torpedoboot 74, 75, 77, 202, 215.
„V 182", Torpedoboot 74, 202, 213, 276, 344.
„V 183", Torpedoboot 74, 202, 211, 215, 230, 274, 276.
„V 184", Torpedoboot 74, 202, 230, 273.
„V 185", Torpedoboot 74, 202, 272.
„V 186", Torpedoboot 349.
„V 189", Torpedoboot 353.
„V 191", Torpedoboot 258, 349, 351.
„Vanadis", ſchwediſcher Dampfer 308.
Vereinigte Staaten von Nordamerika VI, 316.
Vereiſung Herbſt 1915 329, 338, 339, 347, 348, 352, 354.
Verkehrswege nach Rußland 316.
„Veſet", dän. Schoner 314.
„Victoria Louiſe", Minendepotſchiff 164.
Vidſtär 332.
Vordere Poſition, ruſſ. (Dagö-Ruſſarö) 285, 288.
Vorpoſtenboot 6 350.
„ 15 350.
„ 19 341.
Vorpoſtenboote in Memel 45, 188.
Vorpoſten-Halbflottille Oſt 127, 201, 228, 239, 262, 277, 326, 336.
Vorpoſten-Halbflottille Weſt 2, 3, 308, 311.

W

Wainoden 297.
„Wale", ſchwed. Zerſtörer 366.
„Wally", ſchwed. Dampfer 331.
„Walter Leonhardt", Dampfer 324, 366.
Warnemünde 2, 26, 308, 325, 355.
Warſchau VI, 285.
Wartaga-Abſchnitt 69.
Waſſerbomben 86, 143, 294, 313, 354.
Weichſel 55, 204.
„Weichſel", Schlepper 353.
Weichſelmünde 55.
Weißes Meer 316.
Werder 270, 348.
I. Werftdiviſion 130.
Werften ſ. Kiel uſw.
Weſtermarkelsdorf 307.
„Weſtfalen", S. M. S. 239.
Weſtliche Oſtſee 1, 201, 306 bis 322, 354, 361—367.
Wetterdienſt 192, 221.
„Wettin", S. M. S. 82, 202, 238, 340.
„Wilhelm Hemſoth", Dampfer 129.

Wilhelmshaven 14, 221, 352.
„Willkommen", Tankdampfer 327.
Windau 60, 79, 121, 165, 210, 216—219, 223, 225, 232, 289, 291, 292, 298, 351, 360.
Winkowa-Bank 146, 168.
„Wiopr", ruſſ. U-Boot 339.
Wisby 194, 295.
Wismar-Bucht 325.
„Wittelsbach", S. M. S. 82, 202, 204, 205, 221, 340.
„Wittelsbach"-Klaſſe 202, 220, 238, 244, 291, 335.
Wladiwoſtok 316.
„Wörth", S. M. S. 126, 207, 239, 297, 355.
„Woiskowoi", ruſſ. Zerſtörer 266.
„Wolga", ruſſ. Minenſchiff 47.
„Wolk", ruſſ. U-Boot 339
Worms 279, 291.
Wuſtrow 308.

Y

Yſtad 327.

Z

„Zähringen", S. M. S. 202, 238, 295, 340.
Zentralpoſition, ruſſ. (Helſingfors—Reval) 115, 152, 285, 290, 359.
Zerel 55, 57, 168, 222, 248, 258, 265, 333, 362.
Zerel-Riff 140, 152, 341.
„Zeſſarewitſch", ruſſ. Linienſchiff 47, 155, 180.
Zuſammenwirken der höheren Marine-Kommandoſtellen 8—11, 21, 50, 59, 88—93, 126, 127, 200, 236—238, 254—256, 297, 315, 329, 347, 357.
Zuſammenwirken von Heer und Marine VIII, 1, 21, 32, 49, 57, 73, 90 bis 93, 101, 116, 165, 170, 199, 208, 216, 222, 224, 228, 236, 284, 297, 299, 333, 336, 339, 356 bis 360.

Druck von
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Buchdruckerei G. m. b. H.
Berlin SW 68

Übersichtskarte

Stand vom 1. Juli 1915

Die russische Minenoffensive 1914/15

Datum	Ort	Minenzahl	Minenleger	Deckungsstreitkräfte
1914 31 10 bis 1 11	westlich Memel	106	3 Zerstörer	4 Zerstörer
5. – 6. 11.	westlich Memel	140	4 Zerstörer	4 Zerstörer
5. – 6. 11.	westlich Pillau	50	»Nowik«	–
18. – 19. 11.	westlich Stolpe Bk.	240	»Amur«	»Rurik«, »Bogatyr«, »Oleg«, 2 U-Boote
19. – 20. 11.	nördlich Brüsterort	105	3 Zerstörer	4 Zerstörer
23. – 24. 11.	südöstlich Stolpe Bk.	50	»Nowik«	–
25. – 26. 11.	westlich Memel	50	2 Zerstörer	–
14. 12.	NNO von Rixhöft	120	»Rurik«	2 U-Boote
14. – 15. 12.	nördlich Leba	63	»Admiral Makaroff«	2 U-Boote
15. 12.	nordlich Hela	240	»Jenissei«	»Rurik«, »Adm. Makaroff«, »Bogatyr«, »Oleg«
1915				
13. – 14. 1.	östlich Bornholm	200	»Bogatyr«, »Oleg«	»Rurik«, »Bajan«, »Adm. Makaroff«
13. – 14. 1.	nördlich Arkona	100	»Rossija«	»Rurik«, »Bajan«, »Adm. Makaroff«
13. – 14. 2.	nördlich Hela	140	4 Zerstörer	–

Fortsetzung des Bottnischen Meerbusens siehe Nebenkarte A.

Nebenkarte A. 1:7200000

Zeichenerklärung:

- Bef. Kr. Haf. = Befestigter Kriegshafen
- Bef. Kr. Haf. = Marine-FT-Station
- = Beobachtungs- und Signal-Station
- = Marine-Flugstation
- = Marine-Luftschiffhafen
- = Minenfreie Wege (Zeit der Fertigstellung)
- = Deutsche Minensperren und Felder (Tag des Auslegens)
- = Russische Minensperren (Tag des Auslegens und Auffindens)
- St. P. = Marinestützpunkt

Maßstab auf 56° Breite 1:2400000

Kilometer-Maßstab

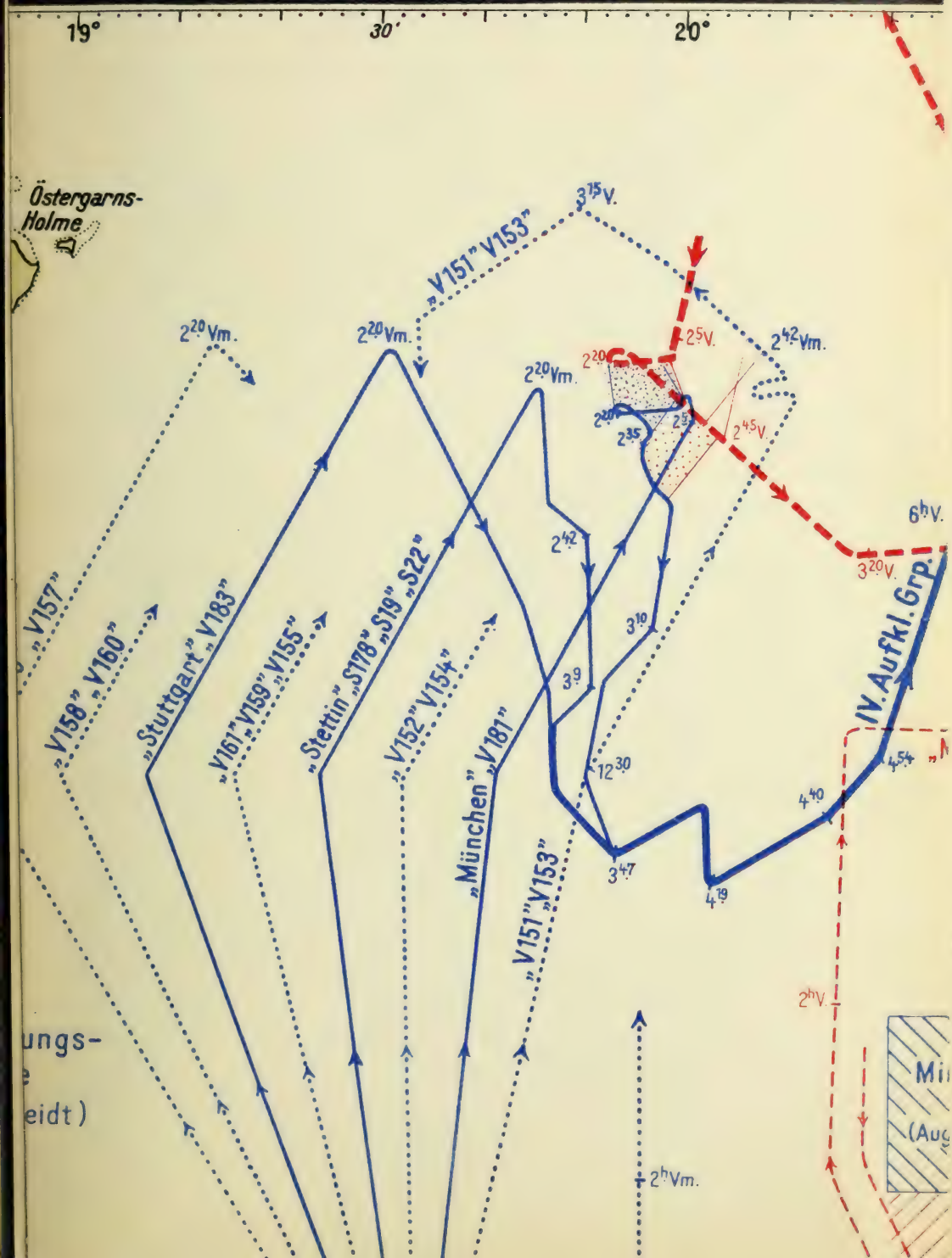
Seemeilen-Maßstab

Verlegt bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin

Alle Rechte vorbehalten

Lith. u. Druck: Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) A.G., Berlin

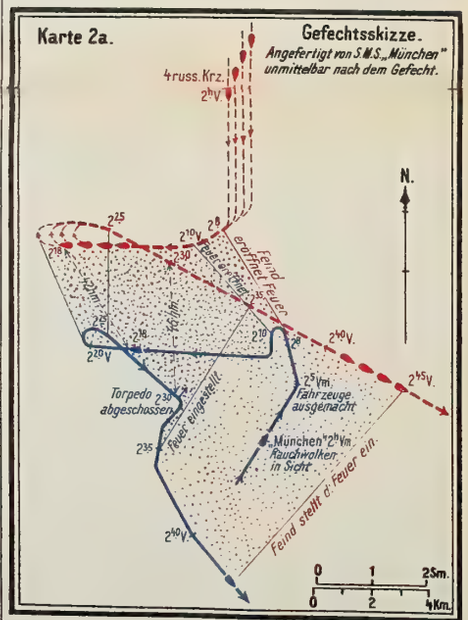
Vorpostengefecht östlich Gotland
am 7. Mai 1915



Vorpostengefecht östlich Gotland
am 7. Mai 1915

Zu: Der Krieg in der Ostsee, Band II

Karte 2

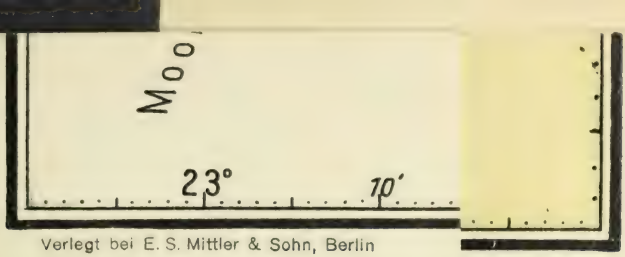


Verlegt bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin

Alle Rechte vorbehalten

0 10 20 30 Sm.
0 10 20 30 40 50 60 Km.

Lith. u. Druck: Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) A.G., Berlin

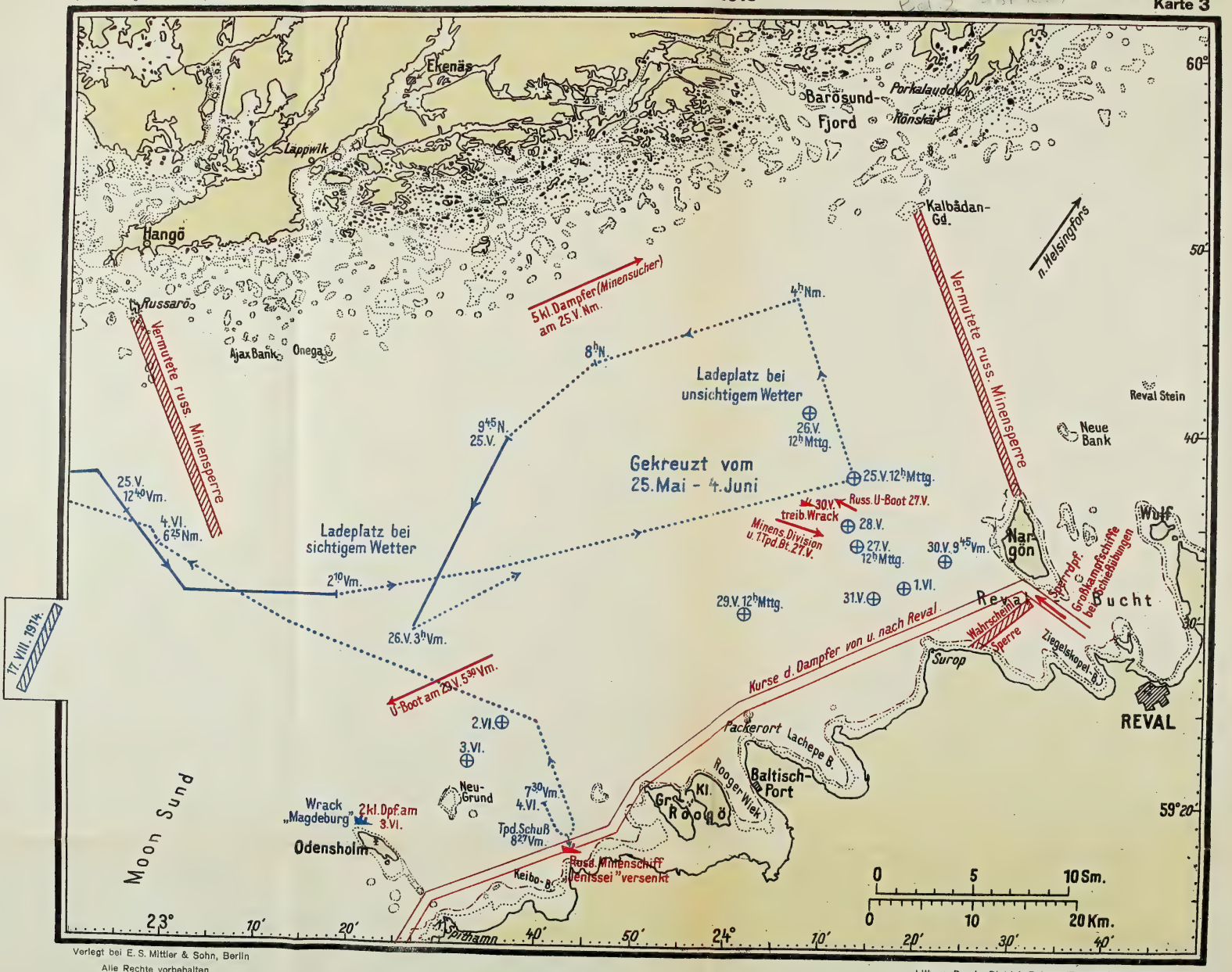


Verlegt bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin
Alle Rechte vorbehalten
n) A.G., Berlin

Vorstoß von »U-26« in den Finnischen Meerbusen
vom 24. Mai bis 4. Juni 1915

Zu Der Krieg in der Ostsee, Band II

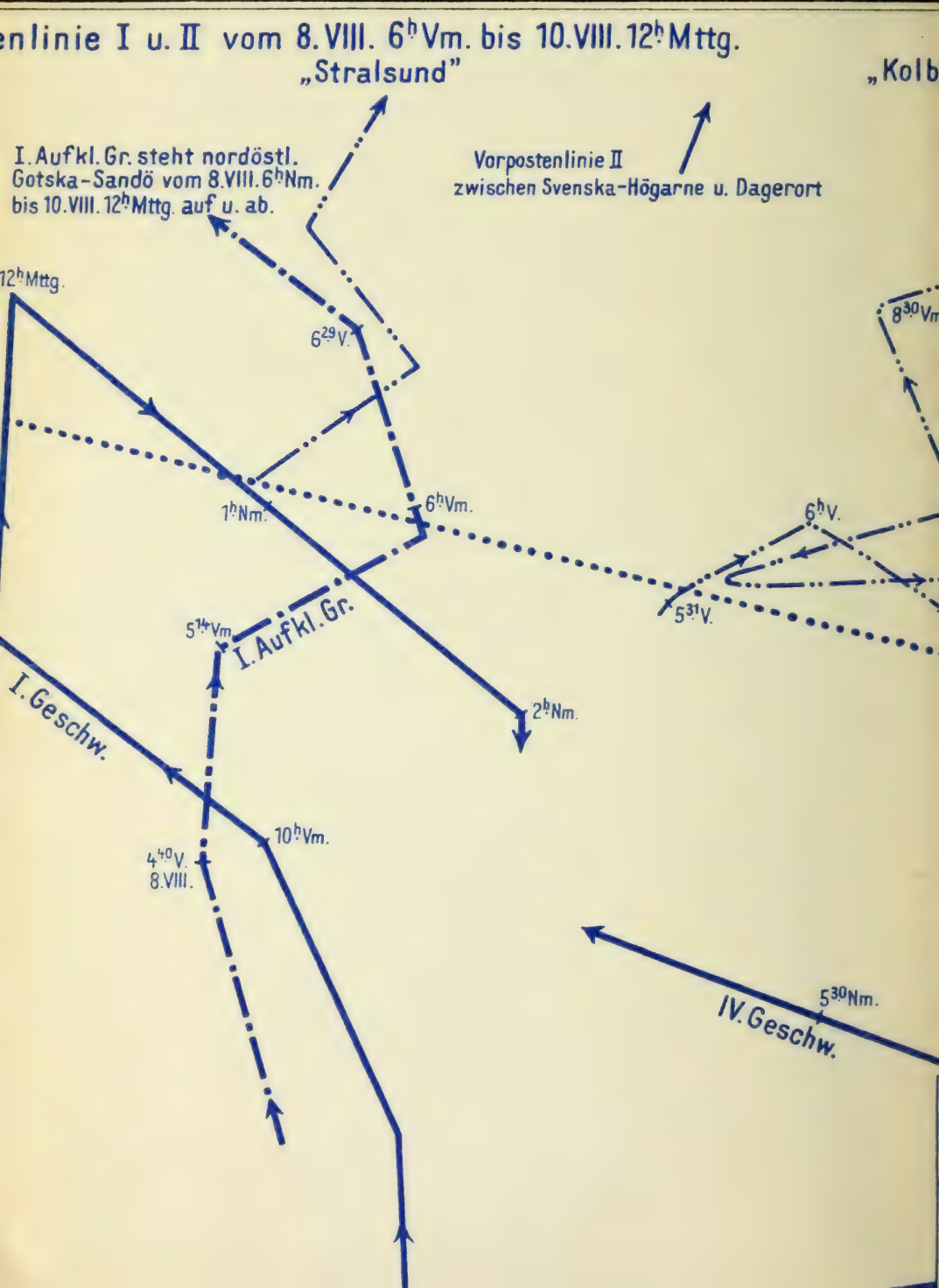
Karte 3



Verlegt bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin
Alle Rechte vorbehalten

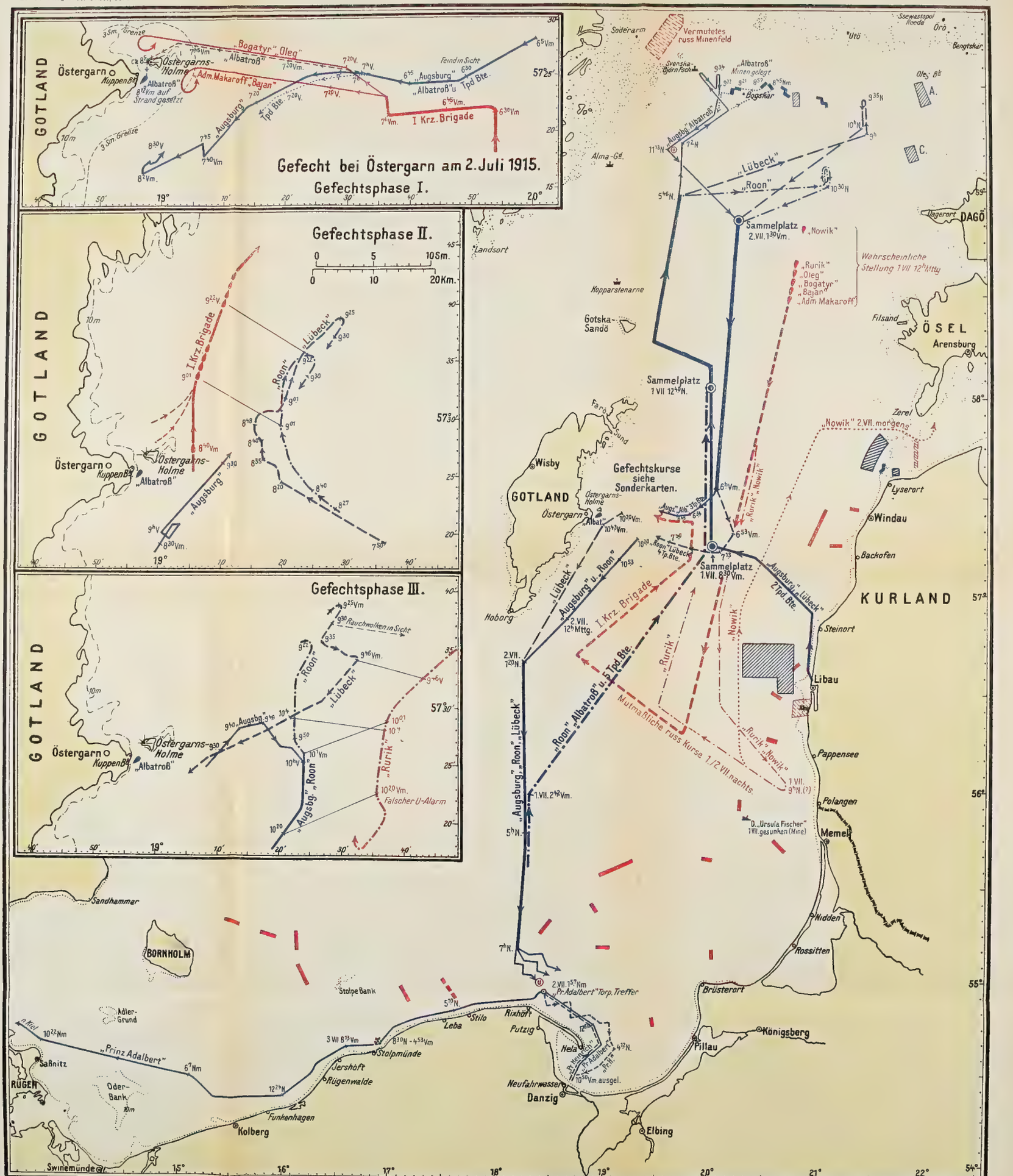
Lith. u. Druck: Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) A.G., Berlin

Der Einbruch in die Irbenstraße
am 8. August 1915



Minenunternehmung nach Bogskär.

Russischer Vorstoß gegen Memel. Gefecht bei Östergarn am 2. Juli 1915.

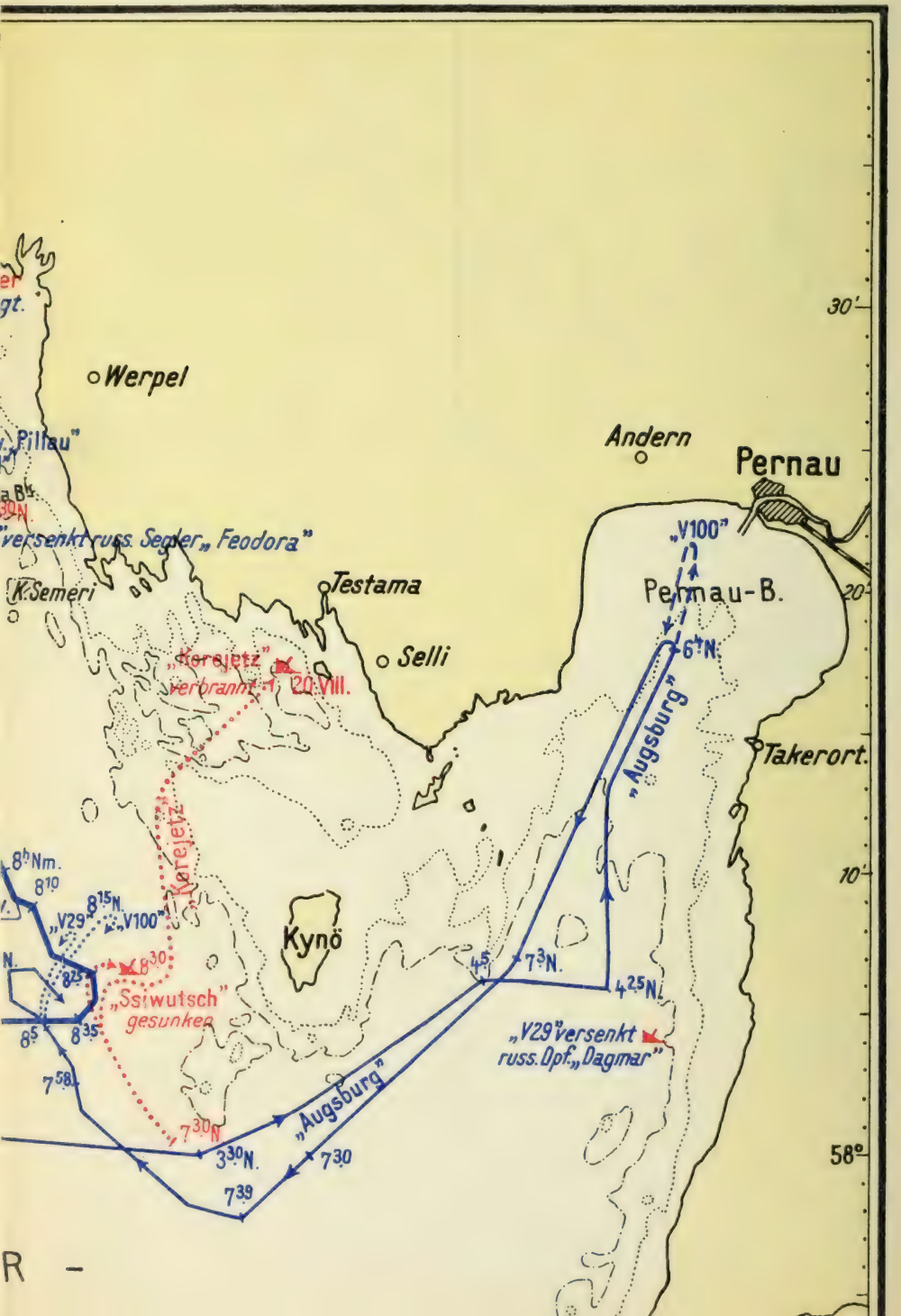


0 10 20 30 40 50 Sm.
0 50 100 Km.

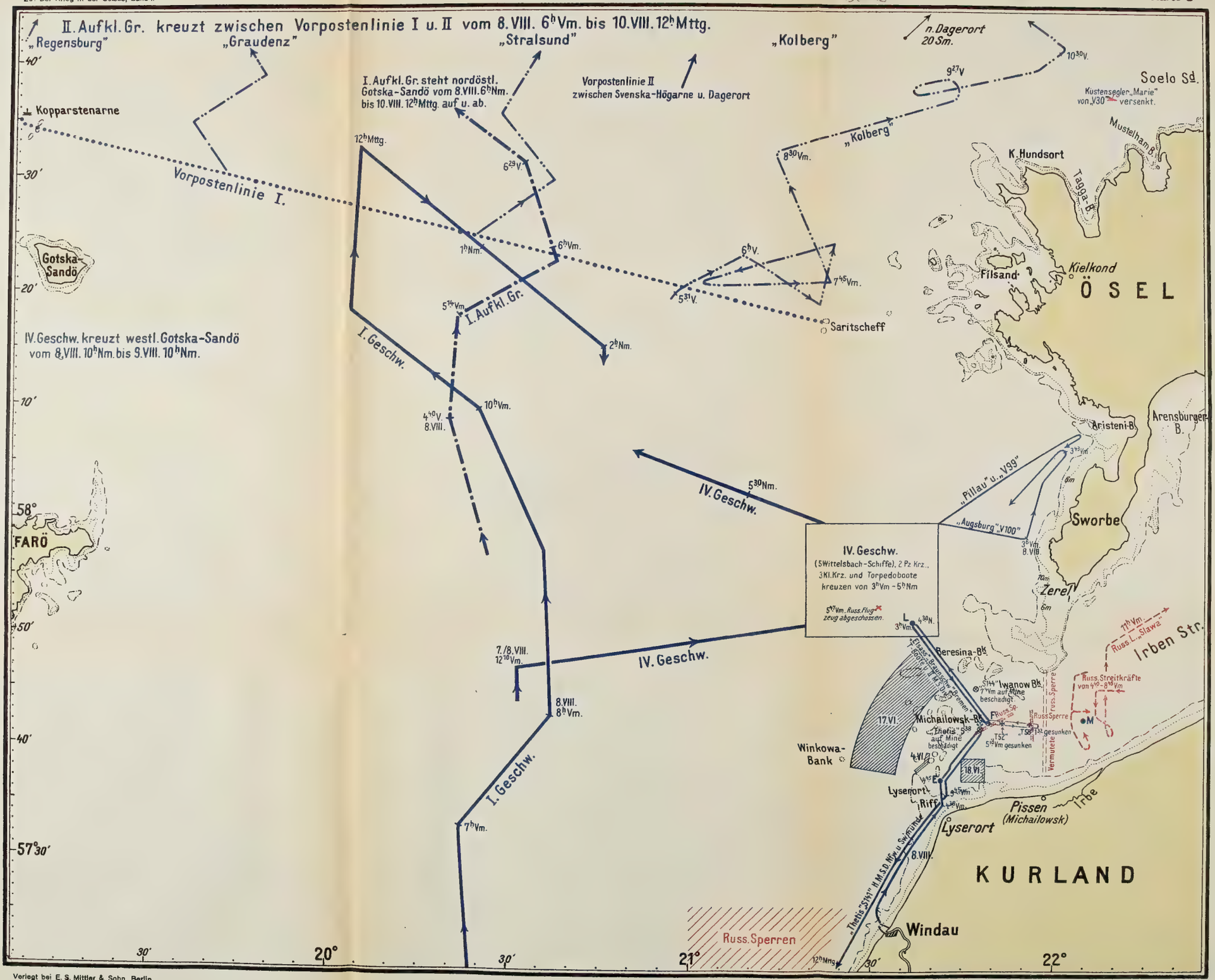
Verlegt bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin
Alle Rechte vorbehalten
Lith. u. Druck: Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) A.G., Berlin

Meerbusen

Karte 6



Der Einbruch in die Irbenstraße
am 8. August 1915



Verlegt bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin
Alle Rechte vorbehalten

0 10 20 30 Sm.
0 10 20 30 40 50 60 Km.

Lith. u. Druck: Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) A.G., Berlin

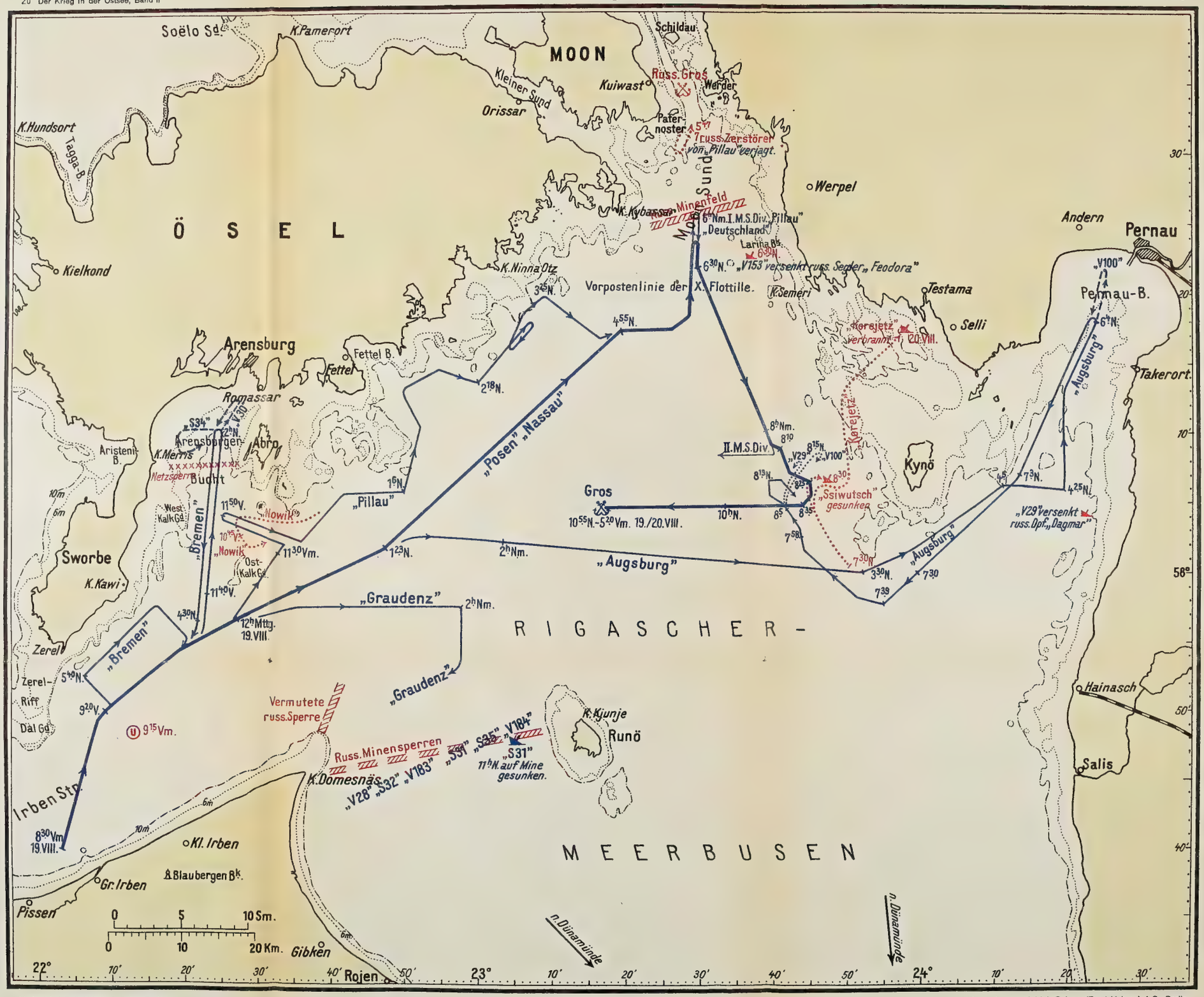
Minenunternehmung nach Bogskär.

Russischer Vorstoß gegen Memel. Gefecht bei Östergar

Der Einmarsch in den Rigaschen Meerbusen
am 19. August 1915

Zu Der Krieg in der Ostsee, Band II

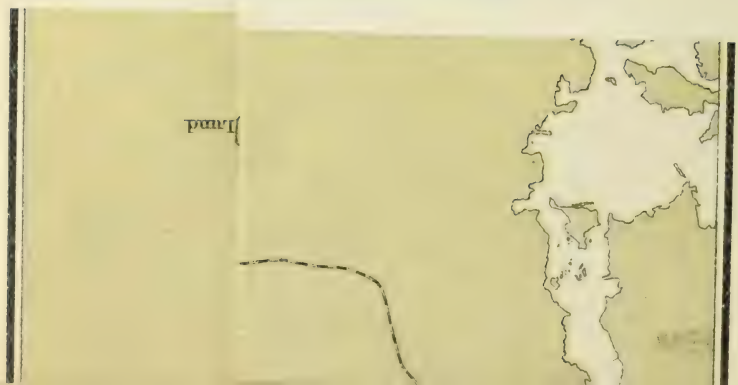
Karte 6

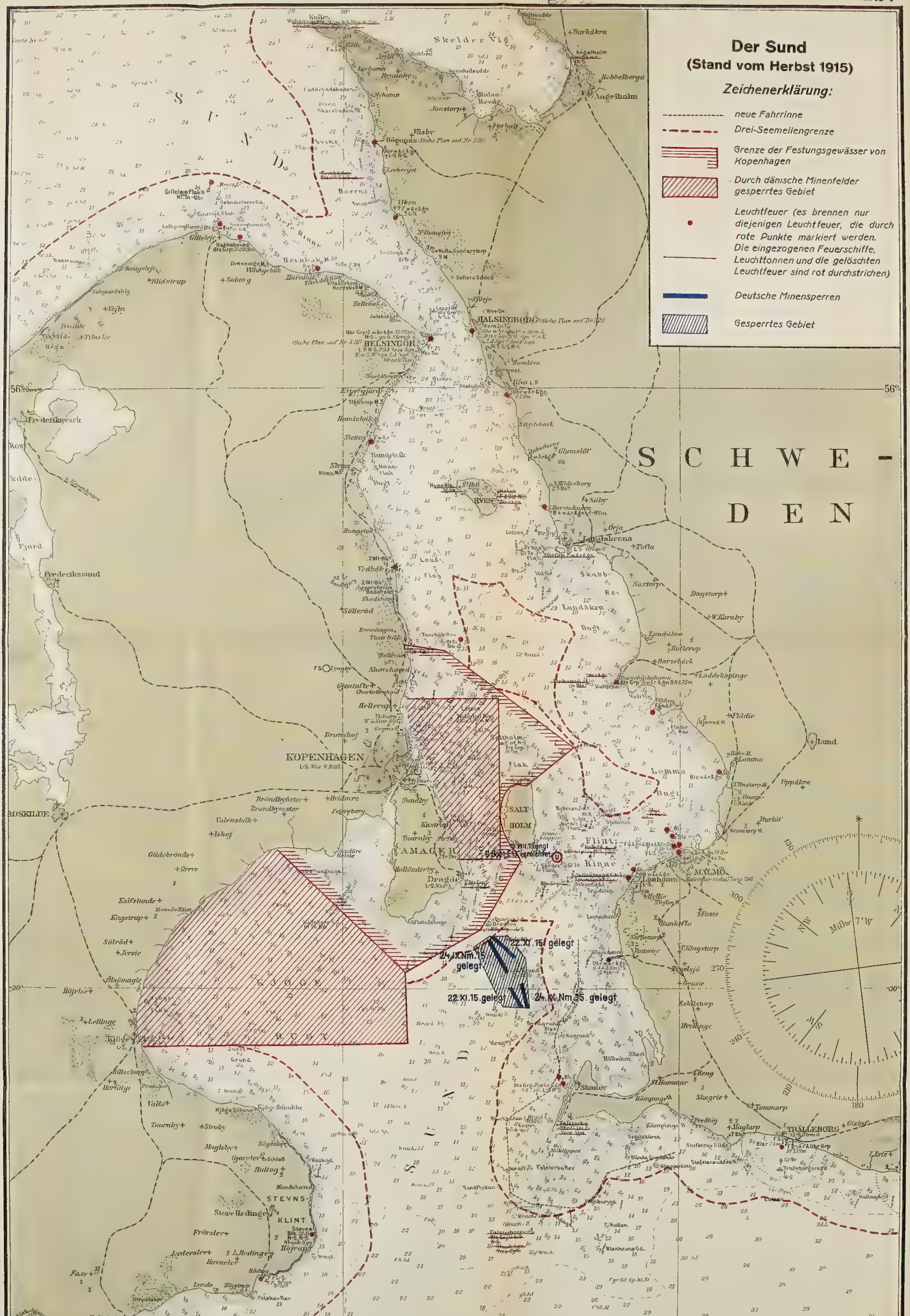


Verlegt bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin

Alle Rechte vorbehalten

Lith. u. Druck: Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) A.G., Berlin


Land



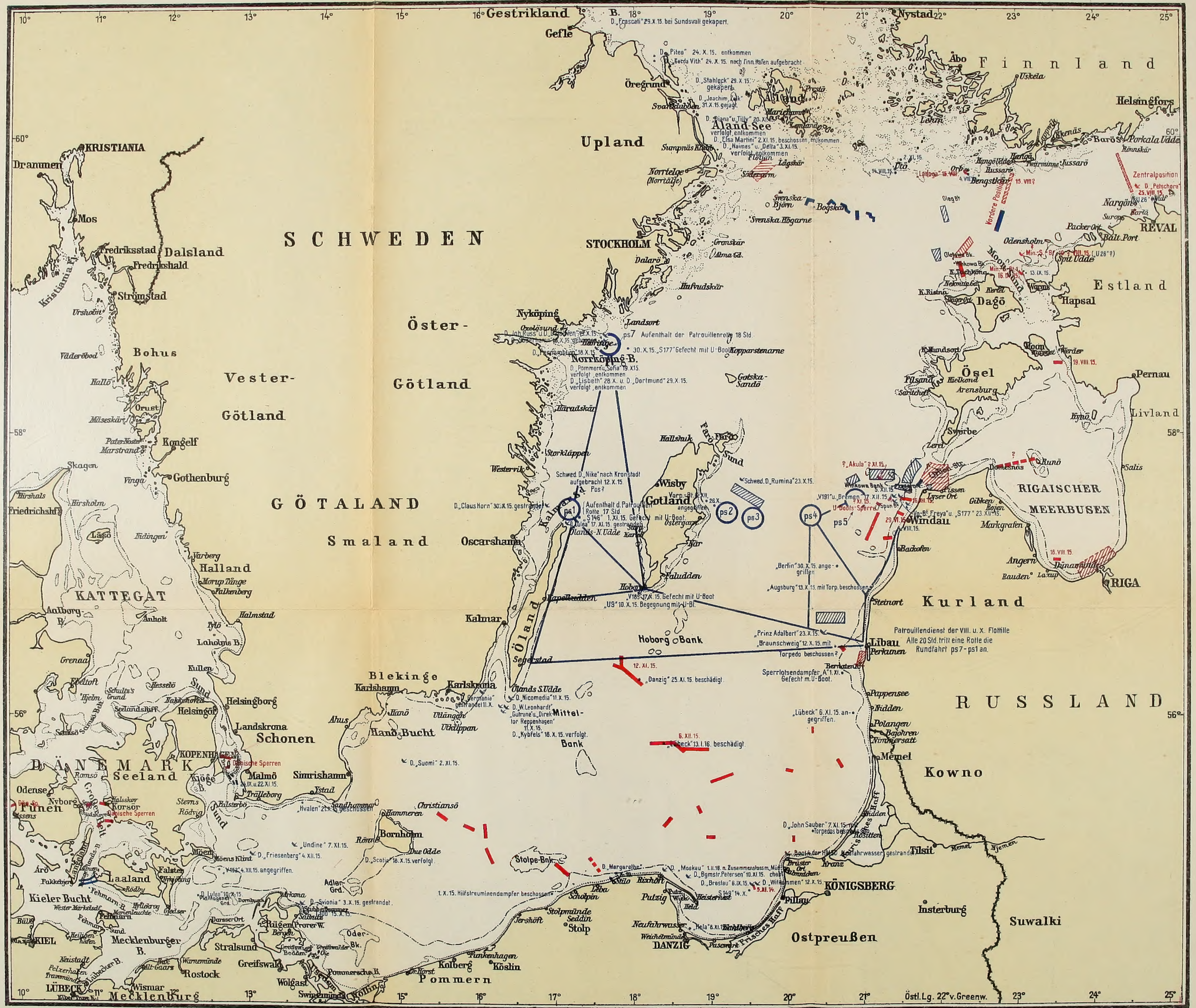
Verlegt bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin
Alle Rechte vorbehalten
Lith. u. Druck: Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) A.G., Berlin

21°
Nystad
22°
23°
24°
25°
Åbo
F i n n l a n d
Uskela
Helsingfors
Lehm
Ekenäs
Barösund
Porkala Udde
60°
Rönnskär
Hangö Udde
Hangö
Jussarö
Orö
Russarö
Bengtskär
15. VIII?
Zentralposition
D. Petschora
25. VIII. 15.
Nargörn
Suropa
Packer Ort
REVAL
Balt. Port
Odensholm
Spit Udde
Moonsund
Estland
K. Ristna
Dagö
Hapsal
Moon
Werder
19. VIII. 15.
Ösel
Pernau
Arensburg
Livland
58°
Swerbe
Runö
Salis
RIGAISCHER
MEERBUSEN
Windau
Markgrafen
Angern
Dünamünde
Rauden
Laxup
RIGA

Der englisch-russische U-Boots- und Minenkrieg

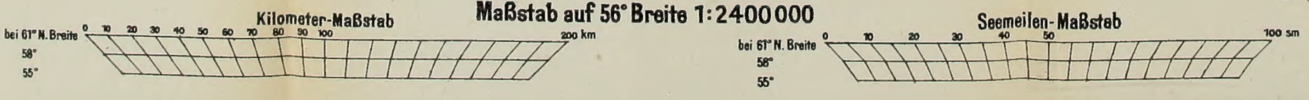
Karte 8

581 F5 Bd. 2 Firle, Rudolph Der Krieg in der Ostsee.



Verlegt bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin
Alle Rechte vorbehalten

Maßstab auf 56° Breite 1:2400000



Lith. u. Druck: Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) A.G., Berlin

arte

915

20°
21°
22°
ns siehe Nebenkarte A.
SEE
Nebenkarte A.
1:7200000
Westerbotten
Botten Wiek
Norrland
Wanora
Sikeå
Umeå
Angermanland
Nord-Quarken
MEERBUSEN
BOTTNISCHER
Wasa
Medelpad
Sundsvall
Bremö
64°
Räfsö
Mäntyluoto
6.XII.1914
Sebliskär
Björneborg
6.XII.1914
Relander Grd.
Raumo
Nystad
Åbo
St.P.
Uskela
Prestö
Lehm
Helsingfors
Svedborg
Ekenäs
Barö
Porkala Udde
Rönnskär
April.1915
Utö
St.P.
Orb
Russarö
Bengtskär
Hangö
Jussarö
Vermutete Minensperre
31.VII.14.
Kockskär
FINNISCHER
MEERBUSEN
Vermutete Minensperre
Nargön
Wulf
Surop
Hårlö
REVAL
Packer Ort
Balt. Port
Bef. Kr. Haf.
St.P.
1.VII.1915.
26.VI.1915.
Bogskär
21.VI.1915.
Högarne
Uleg Bk
24.V.
1915.
17.VIII.
1914.
Oaensholm
15.IV.
1915.
Glotowa Bk.
Winkowa Bk.
Moon Sund
Spit Udde
K. Tachkona
Nekman Gd.
Kertel
Worms
St.P.
K. Ristna
Dagö
Hapsal
Estla
20m
10m
K. Hundsort
Moon
Werder
St.P.
Ösel
Filsand
Kielkond
Pernau

D
581
F5
Bd.2

Firle, Rudolph
Der Krieg in der Ostsee

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 14 16 25 01 013 4